N° 315.— 7e Année
(Tous les Jeudis)

80 PHOTOGRAVURES

22 Septembre 1904
40 centimes

LA VIE AU GRAND AIR

Le boxeur Bayle s'entraîne pour le concours international de pêche à la ligne de l'*Auto*.

Publications Pierre Lafitte
Femina — Musica
La Vie au Grand Air

9, avenue de l'Opéra, Paris
Téléph. 280-52 & 280-56
Télégr. SOCEDIL - PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES DEMARIA FRÈRES

sont ceux qui donnent les MEILLEURS RÉSULTATS

Semelles "CAPSA"
Appareils "CALEB"

EN VENTE : MAGASIN MODERNE, 21, Rue des Pyramides (Métro : Stations Tuileries, Palais-Royal) —
et CHEZ TOUS les NÉGOCIANTS en ARTICLES PHOTOGRAPHIQUES
DEMARIA FRÈRES Constructeurs Btés S. G. D. G., HORS CONCOURS PARIS 1900
Rue du Canal Saint-Martin PARIS (Métro-Station "COMBAT")
Sur demande, ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig.

PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT

DUPONT

FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
Fournisseur des Hôpitaux
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).

HYGIÈNE de la TOILETTE

Les qualités désinfectantes, microbicides et cicatrisantes qui ont valu au

COALTAR SAPONINÉ Le Beuf

son admission dans les Hôpitaux de la ville de Paris le rendent très précieux pour les soins sanitaires du corps, lotions, lavage des nourrissons, soins de la bouche qu'il purifie, des cheveux qu'il débarrasse des pellicules, etc.

Le flacon, 2 fr., les six flacons, 10 fr.
DANS TOUTES PHARMACIES

Exiger sur l'étiquette du goulot du flacon la signature FERD. LE BEUF en rouge

23, Avenue de la Grande-Armée
PARIS

Automobiles RICHARD-BRASIER

PREMIER des Éliminatoires Françaises
GAGNANT de la
Coupe GORDON-BENNETT (1904)

PRENEZ GARDE, M

vous commencez à grossir, et gross vieillir. Prenez donc tous les jour dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et vot restera ou redeviendra svelte. — Le 50 dragées est expédié franco par le* **LABOR** 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-po
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT
— Avoir soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bo***

MANUFACTURE du CHRONOMÈTRE FRA
"LE ROYAL"
FONDÉE EN 1
ACIER et VIEIL ARGENT 2
ENVOI A L'ESSAI 10
GARANTIE 10

SOCIÉTÉ du CHRONOMÈTRE "LE ROY
UNION FRANÇAISE à BESANÇ
ENVOI du CATALOGUE GRATUIT de tous genres de M

ASTHME et Catarrhe Guéris par les **Cigarettes** ou la Poudre **E**

L'ÉLÉGANCE de la CHAUSS

qui dépend d'un bon entretien, est à la portée même en voyage, par l'emploi de la **CRÈME CUIRMOL** de nuances : *blanche* pour cuir verni, *noir* chevreau glacé, *champagne*, *jaune*, *verte* et *rouge* pour cuirs de couleur assure la conservation de la chaussure, d souplesse ainsi que le parfum du *Cuir de R*
Flacon fr^o^ domicile contre 1'25 mandat, cont. remboursement 0.
Spécifier la nuance. Ch. KUGLER, 46, rue de Mos

La Semaine Comique, par Henriot.

— Comme facteur rural, je fais 50 kilomètres par jour... soit près de 20.000 kilomètres par an, et l'on ne parle jamais du sport des Lettres !

En Beauce :
— Ben vrai, il nous fait courir, ce lièvre ! Il a encore filé !
— Ce doit être un lièvre russe, il suit le plan de Kouropatkine !

— Alors, tu ne fais rien de toutes tes vacances ? A la rentrée, tu ne sauras seulement pas quel fut le plus grand général de l'antiquité.
— Je suis plus pratique... Je te dirai quel est le meilleur pneumatique des temps modernes...

Grandes manœuvres :
— Où donc est mon automobile ?
— Mon général, un réserviste représentant l'ennemi s'en est emparé tout à l'heure, et il est allé faire un tour avec.

EMBROCATION ATHLÉTIQUE MÉRÉ
RECOMMANDÉE
Pour assouplir et fortifier les nerfs ou les reposer après un exercice violent.
COMPLÉMENT INDISPENSABLE
de l'entraînement
AUX SPORTS

Phcie P. MÉRÉ à ORLÉANS
le Flacon 1f 50
Franco Gare 2f 10.
3 FLACONS
Franco Gare 5f

PLAQUES Nouveautés Photographiques
ÉTABLISSEMENTS POULENC Frres
19, Rue du 4 Septembre PARIS
CADETT

COIFFURES pour L'AUTO
HOMMES et DAMES

Dernières Modes de Londres - A. STAGG 7, Rue Auber PARIS

PRIX MODÉRÉS

Chenil de la Gare d'Auteuil
Grand choix de chiens de toutes races, de garde, de chasse et d'appartements.
109, b. Exelmans (Paris-Auteuil)
Maison d'élevage en Seine-et-Oise

SANTAL MIDY
Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en
48 HEURES
les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
113, faub. St-Honoré, Paris

TUE-GIBIER *sans feu ni bruit ni fumée*
à 30 mètres à petits plombs ou à balles
Pression très forte depuis **12'50** f^co^
FOUDROYANT : **18'60** et **22'60** f^co^
TUE-MOINEAUX à **4** fr. ; à **6'30** f^co^
(Armes nouvelles déposées). Catal. gratis et f^co^.
RIGAUL, Inv. F^t^, *26, r. du Temple, Paris.*

Lire FEMINA

Pneus-Vélo

Garantis un an et 3.000 kil
DERNIER MOT DU PROGRÈS
SOLIDITÉ EXTRÊME
SOUPLESSE MAXIMA
Marque déposée "LE RADIU
Chapes en gomme noire inusable et indécollable vulcanisées sur "Fil biais". — Toutes tailles : 700×35×38×40×42 mm

	La pièce	La
1. ***Enveloppe à tringles*** (cable-souples)..	13 »	25
2. ***Enveloppe à talons*** (fil biais).	15 »	29
3. ***Chambre à air valvée*** (Para pur).	6 »	...

Franco contre remboursement ou contre mandat-poste pos commande d'une valeur de 25 francs.

G. NIVET & C
28, rue de Greffulhe, à LEVALLOIS-PERRET (Se
TÉLÉPHONE 525-34
SEÇTIONS-ÉCHANTILLONS SUR DEMAN

LE DOCTEUR FONT
MÉDECIN-SPÉCIALISTE DI
MALADIES de PE
Médaillé de l'Académie de Méde
Assure la Guérison certaine à tous, m les cas ayant resisté à toutes médic
Demandez à M. GABORIT, Phien à L
Déposit. Général, la *Brochure explic.*

SUSPENSOIR MILLI
élastique sans sous-cuisses, 2
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CA
BANDAGES CURATIFS, BAS-V
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marce

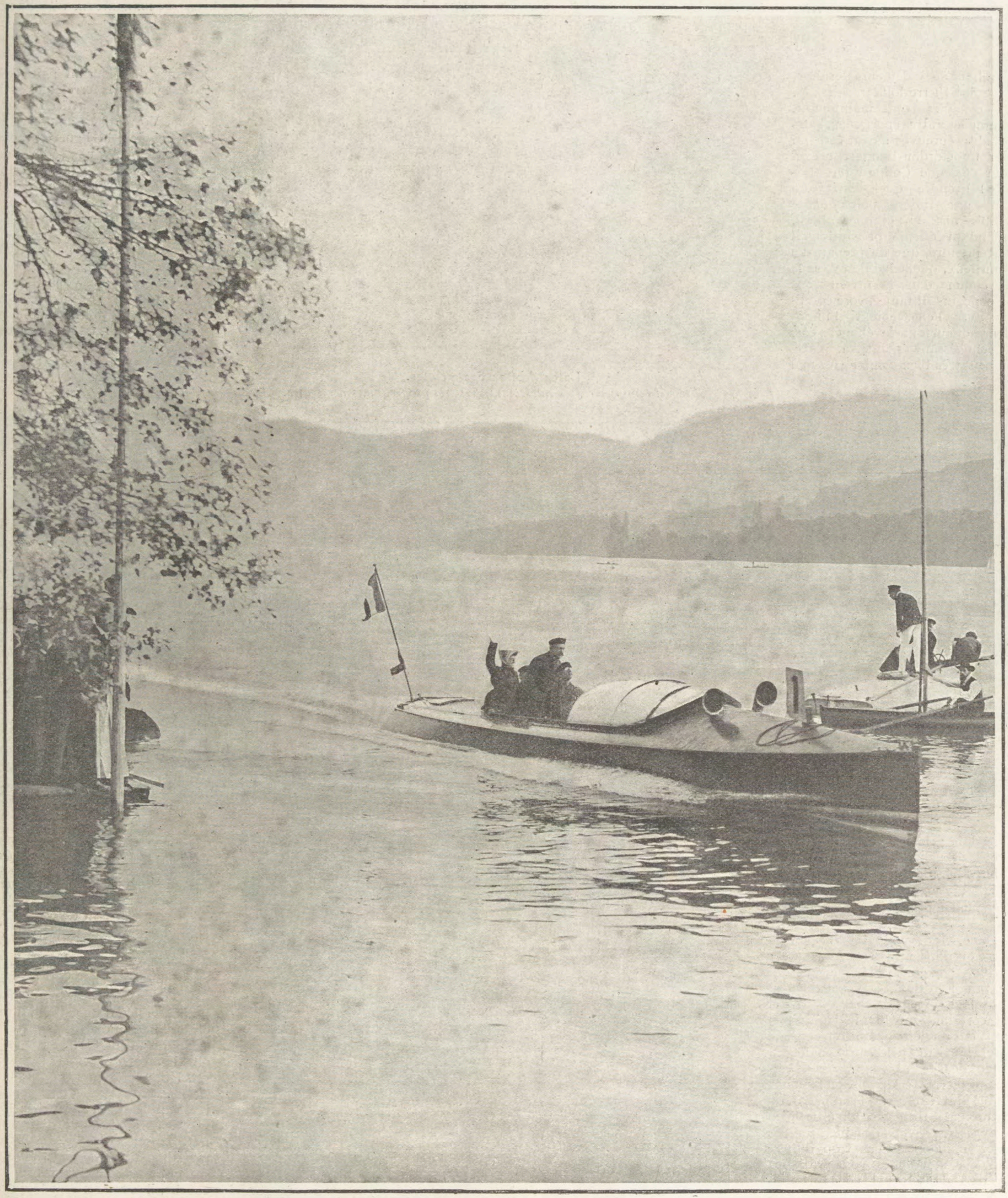
Afin d'être mieux servis, recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . 18 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

22 Septembre 1904 — N° 315
Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er)

PUBLICITÉ
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.



LE MEETING DE CANOTS AUTOMOBILES DE LUCERNE. — L'ARRIVÉE DU VAINQUEUR.

Le Cercle des Régates de Lucerne avait organisé, la semaine dernière, sur le lac des Quatre-Cantons, un intéressant meeting de canots automobiles. Nous y vîmes aux prises, sur une distance de 113 *kil.* 500, *les racers les plus vites du moment. La victoire est revenue au* Hotchkiss (*coque Tellier*), *que pilotait de main de maître Henry Fournier, le glorieux vainqueur de Paris-Berlin, et qui a couvert les* 113 *kil.* 500 *du parcours en* 2 *h.* 43 *m.* 40 *s., soit à une vitesse moyenne de près de* 42 *kilomètres à l'heure* (Voir l'article, page 773).

A PROPOS D'UN CONCOURS DE PÊCHE

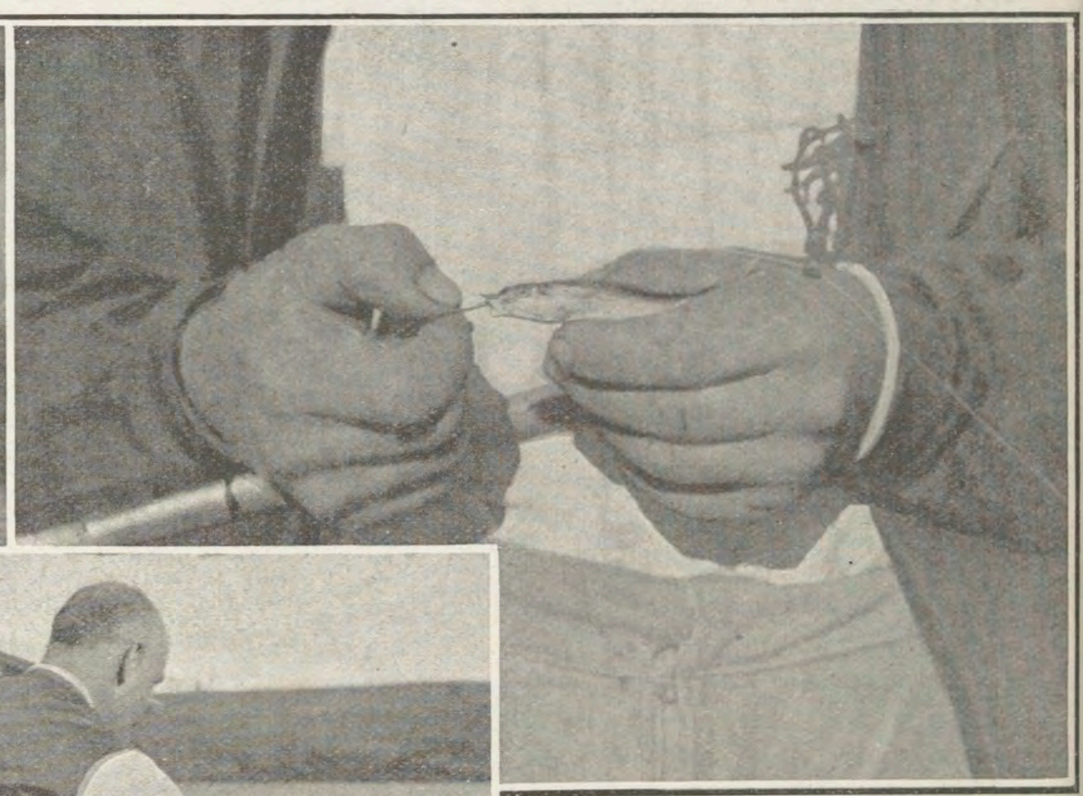
Les pêcheurs à la ligne, si blagués, n'avaient point jusqu'à ces dernières années, participé aux largesses des sportsmen : c'est à peine si quelques sociétés locales organisaient pour eux de modestes concours. Mais voici que les grands quotidiens s'occupent d'eux ; il y a quelques semaines, le Petit Journal *organisait un concours monstre et voici que l'*Auto *en annonce un nouveau, richement doté.*

✣ ✣ ✣

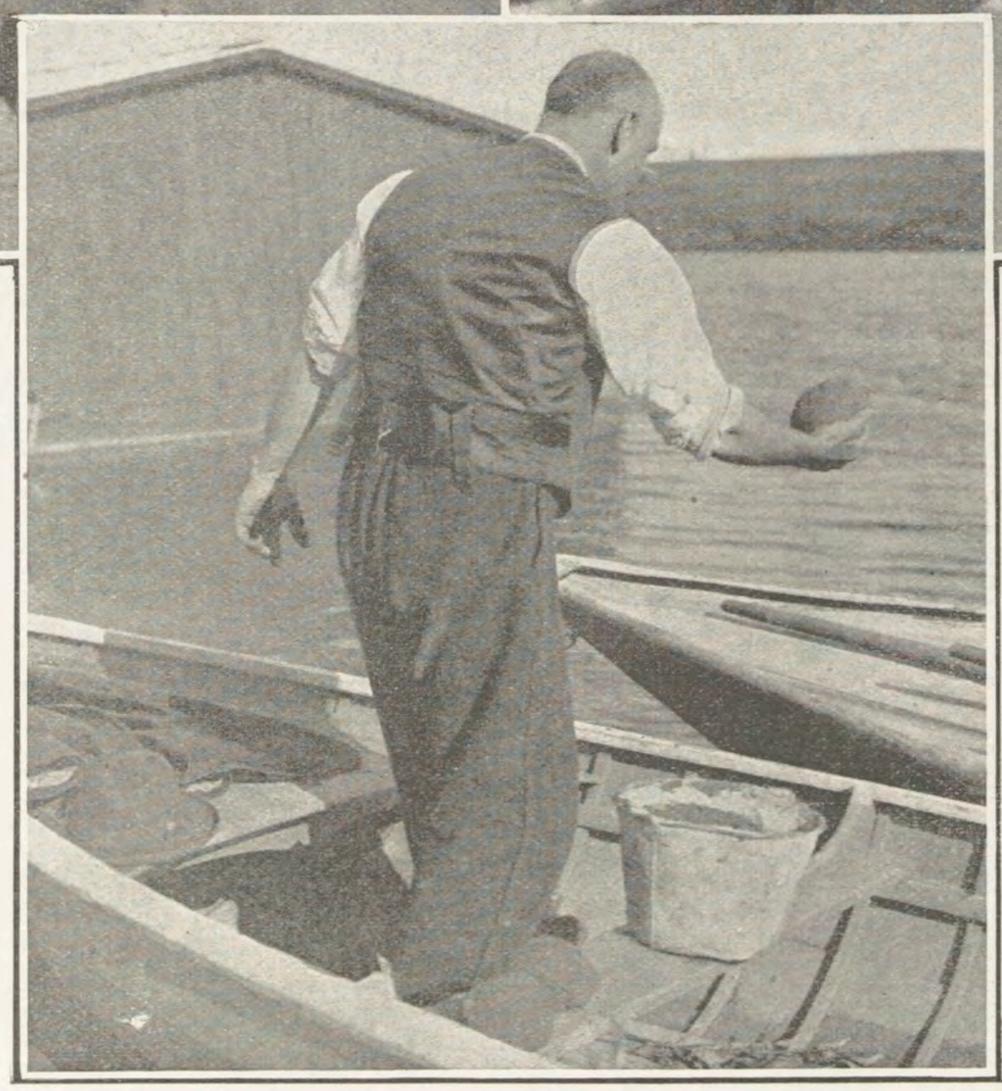
Du haut de sa demeure dernière, saint Pierre doit être satisfait: ses disciples ont, maintenant, comme les autres sportsmen, leurs grandes épreuves ; peut-être un jour un Gordon-Bennett créera pour eux une Coupe internationale ! Prendre quelques pièces dans une rivière poissonneuse semble aisé au premier abord, cependant que de précautions il faut prendre, que de préparatifs minutieux, quelle habileté dans le jet comme dans la prise ! Dans un concours, il faut encore compter avec l'énervement, l'impatience et surtout la chance, car, ne choisissant point sa place, on peut très bien comme très mal tomber.

La confection des pelotes.
Travail minutieux, peu intéressant, pas très propre, mais nécessaire.

Quand la pelote a été bien triturée, on fait un trou au centre pour y introduire les asticots.
Il faut manier ces petits animaux avec précaution pour ne pas les écraser.



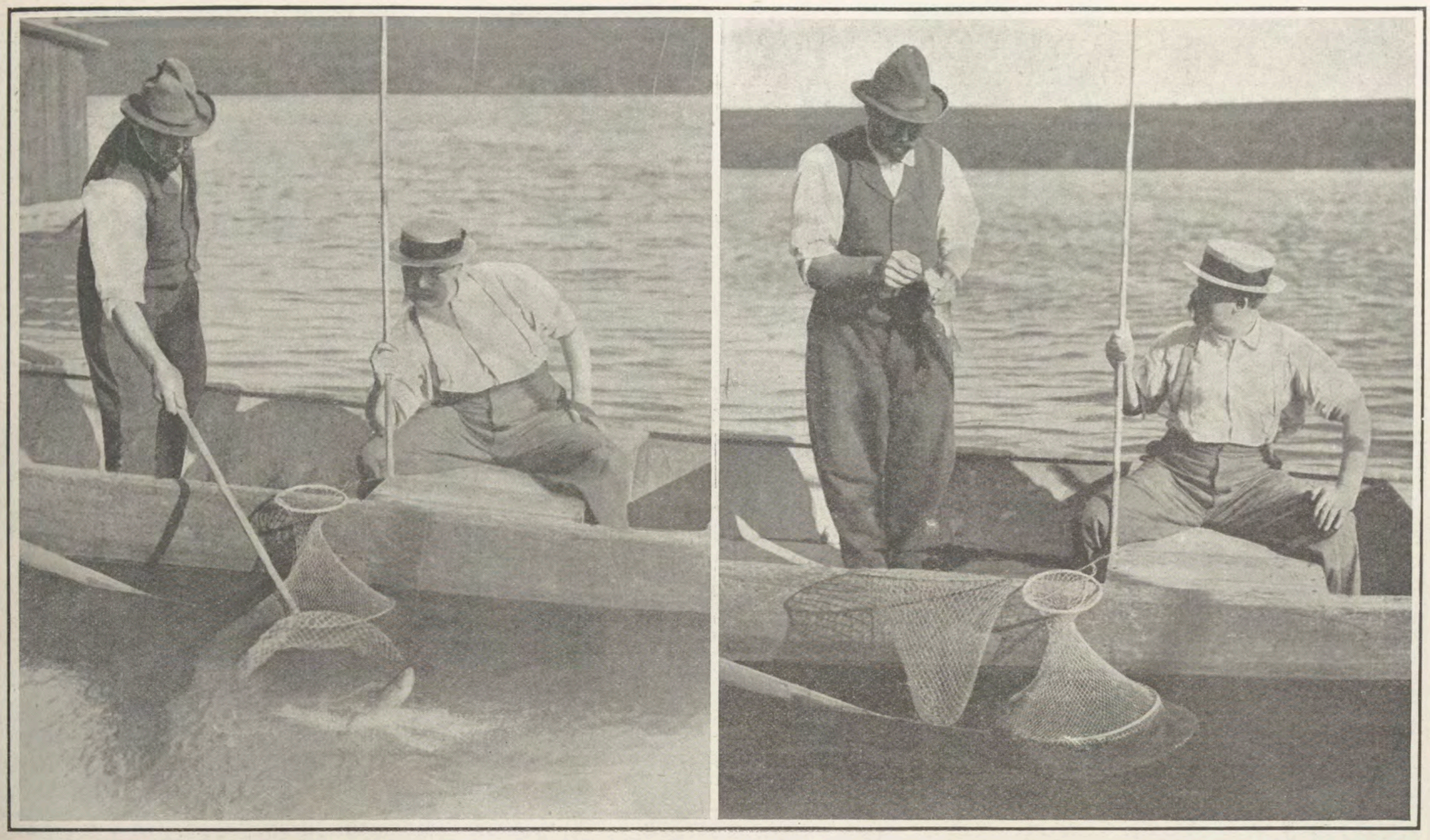
Eschage au vif.
Pour la pêche du brochet, de la truite et de la perche, il faut amorcer au vif, c'est-à-dire avec des petits poissons, des vers de terre, etc.



Le lancement de la pelote.

Donc, vous voilà installé sur la berge ou dans un bateau, vous avez vérifié vos engins, vos hameçons sont de première qualité, vos gaules et vos scions sortent de chez Wyers qui est certainement le meilleur fabricant; la première opération consiste à fabriquer des pelotes ou boulettes. Il faut de la terre bien grasse sans herbes ni pierres, à laquelle on mélange du blé cuit juste à point ; on pétrit, on triture cette terre avec force, de façon à en faire des boules bien rondes, assez malléables, pas trop dures ; dans chacune d'elles, vous pratiquez un trou dans lequel vous introduisez une assez bonne pincée d'asticots ; puis, vous aplatissez légèrement ces pelotes que vous lancez plus ou moins loin, suivant la force du courant ; le courant désagrégera la terre et les asticots, mis en liberté, attireront le poisson. Votre place amorcée, armez vos engins; la ligne en racine, se terminant par une racine fine, est préférable à la ligne en crin; elle est plus résistante. Prenez le fond, puis lancez votre ligne: il faut qu'elle se tienne verticale dans l'eau, et attendez. Si vous avez des touches, c'est parfait ; dès que votre plume a piqué fortement, ferrez, mais ne vous hâtez pas de tirer votre victime hors de l'eau, lâchez-lui un peu la main, dès que vous sentez de la résistance, et amenez doucement, de façon à pouvoir prendre le poisson dans votre épuisette.

Si, bien que la place ait été très bien amorcée, vous ne voyez pas de touches, c'est que, probablement, de gros poissons chassent les petits; dans ce cas, changez votre mode de pêche; au lieu d'un asticot, d'un blé, d'un morceau de fromage ou d'un grain de raisin, armez votre ligne d'un hameçon plus fort et amorcez au vif. Il faut toujours avoir à sa disposition quelques petits poissons, ablettes, vairons, etc.; mettez-en un bien vivant au bout de votre ligne Cela fait, lancez votre ligne et attendez patiemment; certainement vous aurez une touche; suivant la force de touche, il vous sera facile de reconnaître si c'est une perche ou un brochet. La perche, bien que d'une force de nage puissante, fait plonger la



La prise du poisson.

Quand le poisson est ferré et lorsqu'on le sent se débattre, il faut savoir l'amener doucement, l'épuiser avant de le prendre dans l'épuisette.

Le déshameçonnage.

C'est une opération délicate, car il ne faut rien arracher en enlevant l'hameçon de la gueule.

plume d'une tout autre manière que le brochet. Ne vous hâtez pas trop de ferrer, car en général perches et brochets jouent avec l'amorce avant de se laisser prendre, surtout s'ils ne sont pas affamés. Vous avez senti une touche sèche, puis, votre plume coule contre le courant, votre crin file, laissez filer d'abord, puis par mouvements lents ramenez votre gaule un peu en arrière, faites ainsi plusieurs fois, rapprochant chaque fois la victime du bord de la berge ou de votre bateau ; armez votre main gauche de l'épuisette que vous passez sous le poisson et enlevez.

Pour détacher l'hameçon, employez toujours un dégorgeoir, de façon à ne pas abîmer le poisson.

La plupart des bateaux de pêche contiennent une boutique-réservoir qui sert à conserver le poisson vivant ; mais on peut aussi avoir une boutique-bourriche en filet.

Pour pêcher la carpe ou le barbillon, le procédé le meilleur est certainement la pêche à la pelote.

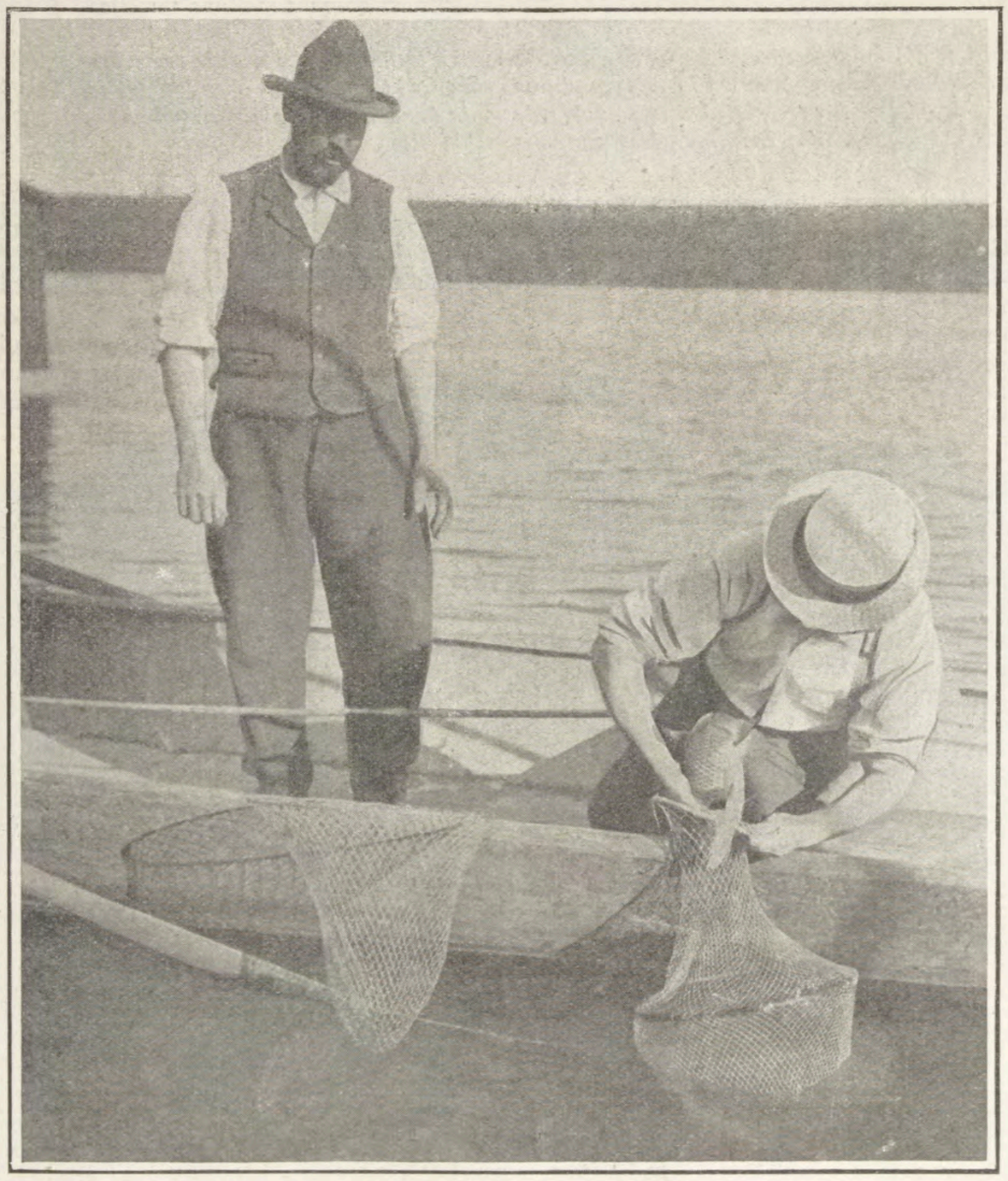
Voici comment il la faut pratiquer : eschez l'hameçon d'autant d'asticots ou de vers rouges qu'il pourra en contenir ; mélangez ensuite d'asticots gros comme un œuf de glaise pétrie et entourez de cette boulette la plombée ; pour la carpe et le barbillon, l'hameçon doit sortir de la pelote ; pour la brème, il doit être entièrement dissimulé.

Jetez votre boulette à l'eau, toujours à la même place, maintenez votre ligne immobile et tendue la flotte émergeant de moitié et attendez les touches. Vous sentirez les coups de nez répétés du poisson ; attendez que la pelote se brise ; quand la pelote est cassée, un coup tirant se produit, ferrez plutôt brutalement et tirez sans mollir. Tout cela semble facile en théorie, mais en pratique, cela demande beaucoup d'habitude, de coup d'œil et de précision.

S'il est un sport, d'ailleurs, où la théorie ne peut suppléer à la pratique, c'est bien la pêche, et en particulier la pêche à la ligne. Chaque pêcheur a ses recettes, son appat plus ou moins compliqué et plus ou moins... propre, en lequel il a confiance et sans lequel il est convaincu qu'il ne prendrait rien. Certaines recettes sont transmises de père en fils et d'aucunes même remontent au moyen âge, et ce ne sont assurément pas les moins curieuses.

Et maintenant bonne chance à mes confrères en saint Pierre !

CAMILLE RUCKERT.



La mise en boutique.

Le poisson d'eau douce est plus délicat que le poisson de mer ; pour le conserver, il faut le mettre dans un réservoir appelé « boutique » ; il revient à la vie très vite, surtout si l'hameçon ne l'a pas trop abîmé.

L'AUTOMOBILE ET LES PIÉTONS

Les nouvelles de Port-Arthur affligent le monsieur myope d'une nouvelle et incurable affection : la surdité. Trompe, ô bon conducteur ! La trompette de Jéricho ne ferait pas avancer ce gêneur d'une semelle.

Notre confrère le New-York Herald *mettait dernièrement à la disposition du préfet de police une somme de 10.000 francs pour la formation d'une brigade d'agents spécialement chargés de dresser procès-verbal aux* chauffards *qui non seulement sont trop dangereux mais qui sont encore les pires ennemis de l'automobile. Par contre, si les* chauffards *sont nombreux, les piétons maladroits et indolents abondent et le chauffeur doit à tout moment faire preuve de prudence, d'habileté et de sang-froid pour ne pas réduire son prochain en bouillie.*

✣ ✣ ✣

On a aujourd'hui des brevets pour tout. Il faut un permis de chasse (il est vrai qu'il ne présuppose d'autre faculté que celle de pouvoir verser 28 francs) ; on a son permis de chauffeur ; si deux ou trois ballons descendent encore à l'improviste sur le Casino de Paris ou avenue de l'Alma, on aura obligatoirement, comme on l'a déjà officieusement, son permis d'aéronaute; pourquoi n'aurions-nous pas le permis de piéton n'autorisant les gens à traverser la chaussée qu'après un sérieux examen ?

Comme les piétons forment la majorité, ils ont déjà pour eux, ce qui est consolant, toutes les honnêtes femmes, celles qui vont à pied. La chose, au début, n'irait peut-être point sans quelques fortes récriminations, mais comme, somme toute, cela permettrait de créer quelques nombreux postes d'inspecteurs de piétons, ce qui nous vaudrait quelques milliers de fonctionnaires de plus ; comme ces postes de fonctionnaires, mal rétribués, mais avec avancement sûr et une retraite, seraient aussitôt brigués par 100.000 électeurs; comme il y aurait bientôt deux à trois millions de Français qui seraient titulaires du poste, ou auraient l'espoir de l'être, ou auraient dans leur famille quelque titulaire ou quelque aspirant, la chose faite toute seule. On pourrait vendre ne fût-ce que 50 centimes, le permis de circuler du piéton,ce qui donnerait 20 millions de recette annuelle au budget.

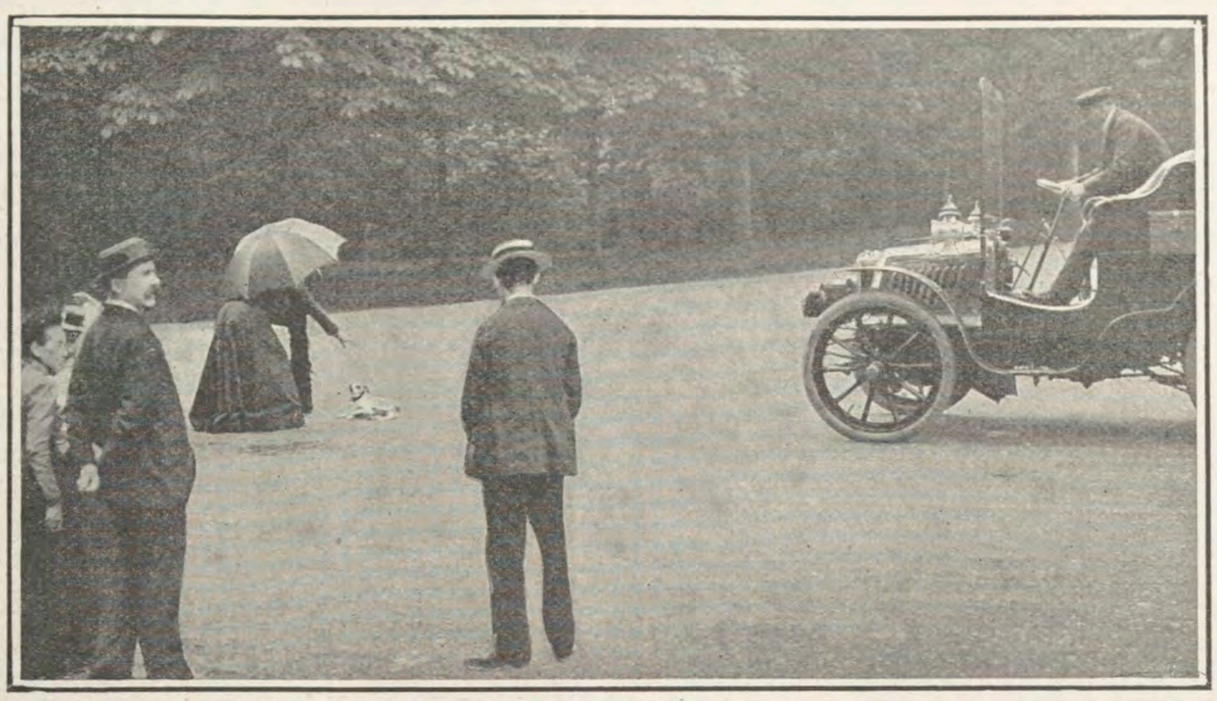
La route est libre, l'auto de course s'y précipite ; mais il n'a pas compté avec l'auto du « derrière de jatte » moins rapide, mais diablement plus dangereuse.

Mais, direz-vous, n'a-t-on pas le droit de circuler ? Et de circuler gratis ? Ah ! n'a-t-on pas aussi le droit de respirer et de voir la lumière, ce qui est un droit encore plus imprescriptible, parce qu'il est plus nécessaire ? Cela n'empêche pas l'Etat de percevoir l'impôt des portes et fenêtres.

N'a-t-on pas le droit de s'éclairer, et souvent même n'en a-t-on pas l'obligation, dites, cyclistes, chauffeurs, yachtsmen à qui la Loi ordonne sous peine d'amende d'éclairer vos lanternes à la tombée du jour ? Et pour les éclairer, ne faut-il pas une allumette que l'Etat se réserve seul le droit de fabriquer et de vous vendre très cher, percevant donc un impôt sur une nécessité qu'il vous impose ?

En fait donc, comme en droit, je ne vois pas pourquoi l'on ne percevrait pas un impôt sur le piéton en lui délivrant un permis, ce qui permettrait en outre de lui apprendre à marcher. Car marcher n'est pas seulement un luxe comme vous disent les gens atteints de l'ataxie locomotrice, c'est aussi un art. Eh bien, tout luxe doit se payer ; l'enseignement n'est gratuit que sur les programmes, et, puisqu'il est obligatoire, obli-

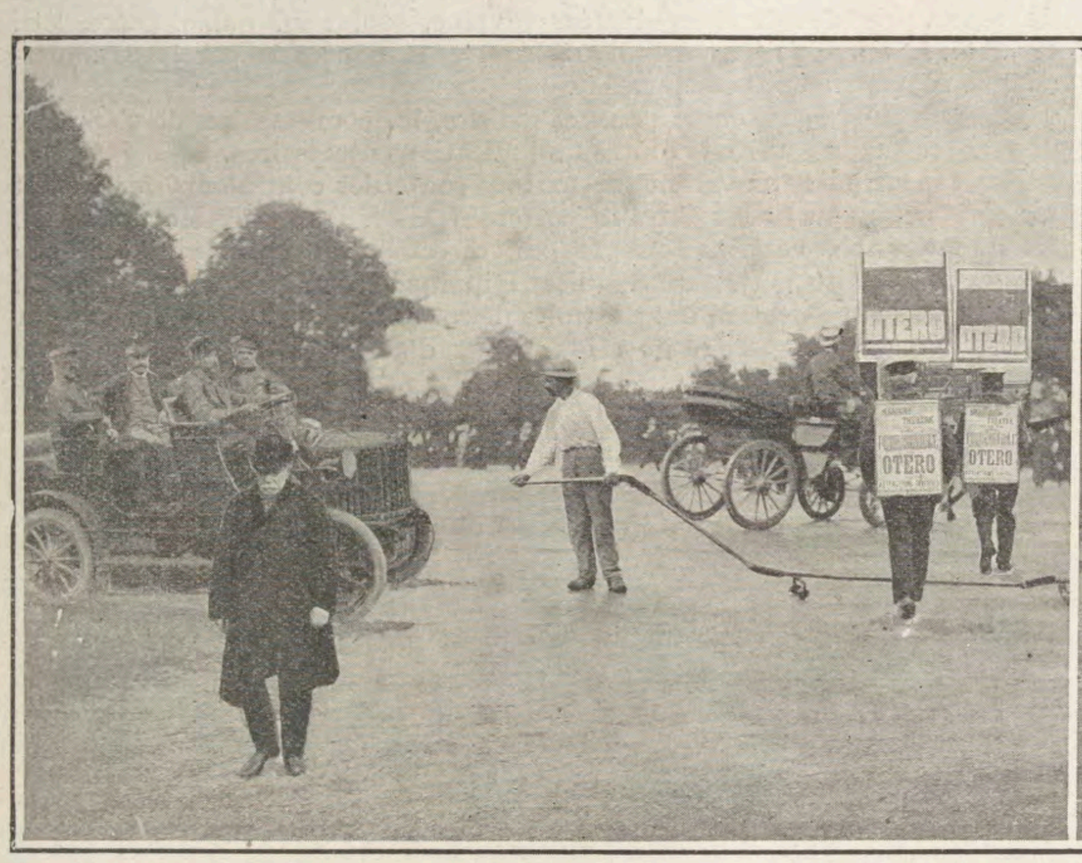
geons donc le piéton à savoir marcher. Car il en a besoin, et pour lui-même et pour autrui. Je suppose que jadis, au temps où il n'y avait pas encore de trottoir, on savait marcher, parce qu'il fallait se garer. Aujourd'hui qu'il est mis en tas sur son trottoir, qu'il y est habitué, comme le canard sauvage qui, mis à la basse-cour, perd son flair et son instinct d'orientation, le piéton perd aussi le sien. Il a tellement pris l'habitude de marcher sans regarder ce qui vient, car le péril ne l'en avertit plus et ne le force plus à se tenir sur ses gardes, qu'il est sur la chaussée comme quelqu'un qui doit nager, sans avoir appris, et qui barbote, lamentable.



Dédaigneux des avertissements du conducteur, Bob, qui renaît sous la caresse chaude du soleil de septembre, se refuse à quitter la chaussée ensoleillée, malgré les objurgations de « petite mère ».

connaît, à qui l'on n'en fait pas voir, car il a un cousin qui est monté une fois en auto de course; celui-là affecter de traverser juste devant vous, pour vous épater, ce qui n'arrive en général qu'à son nez. Il y a la vieille femme genre toréador qui exécute, épouvantée, entre les deux phares, une série savante de passes de muleta avec sa jupe ; de peur qu'on ne l'oublie et qu'on ne la rate, elle bondit en avant, saute en arrière, elle est partout à la fois.

Il y a l'arroseur, traînant derrière lui son serpent articulé dont la courbe « se déroule en replis tortueux » et qui vient barrer la chaussée au moment où vous vous y attendez le moins, vous



Le « serpent » de l'arroseur, moins problématique que celui du « Constitutionnel », est un danger permanent pour l'automobiliste; mais il faut bien faire un peu de boue, n'est-ce pas, quand le baromètre refuse de descendre!

Mlle Lulu, confiante dans l'habileté des conducteurs du garage Schrader, sauve son cerceau d'un écrasement possible. Cet âge, qui est sans pitié, est aussi sans prudence, mais si c'eût été une voiture à cheval...

L'Automobile a révélé cette plaie dans toute sa splendeur. Une journée dans Paris est, à ce sujet, des plus suggestives et la campagne ne manque pas non plus d'enseignement. Poules et femmes qui traversent la chaussée devant nous, à perdre haleine, comme si le salut ne pouvait provenir que de l'atteinte du trottoir opposé à celui sur lequel elles sont ; ce sont les fuyeurs en diagonale. Il y a l'idéaliste et le rêveur qui lit son journal ou son roman, s'arrête net pour déclarer que le ministère n'y coupera pas et que les Russes n'en ont pas pour longtemps; celui-là, c'est le piéton à débit intermittent. Il y a aussi celui qui la

Tandis que le chauffeur corne ou trompe désespérément, Marie-Anne, flanquée de ses trois poupons, traverse l'allée des Acacias avec autant de tranquillité que si elle était dans un champ de pommes de terre.

inondant parfois de son jet ironique. Il y a la nourrice, dont l'esprit est plus préoccupé des changements de garnison ou du départ de la classe que de la vie des mioches confiés à sa garde ; il y a...

Heureusement qu'au coin de la rue se dresse le bâton blanc souverain de l'agent zélé.

Derrière lui, s'entassent les véhicules qui roulaient paisibles et espacés et qui, l'écluse rompue, vont se précipiter tous ensemble comme un torrent, ravageant tout sur leur passage.

Au fait, puisque c'est là le premier essai de réglementation officielle, peut-être vaut-il mieux en rester là.

GEORGES PRADE.

BORDEAUX-PARIS HIPPIQUE

LE RAID INTERNATIONAL DE LA *VIE AU GRAND AIR* ET DE LA *FRANCE DE BORDEAUX ET DU SUD-OUEST*

Dans moins de trois semaines, sera donné le départ de notre grande épreuve hippique internationale, qui sera un véritable événement sportif. De tous côtés on nous demande : Quel jour sera l'arrivée ? Quand les concurrents passeront-ils dans telle ou telle ville ? Comme c'est la *première fois* qu'un raid de ce genre est disputé, nous ne pouvons avoir aucune donnée précise sur la vitesse à laquelle marcheront les concurrents. Dans les raids attelés de la *Petite Gironde*, du *Sporting Club Toulousain*, comme dans les raids montés de *Vichy-Lyon*, *Paris-Deauville*, les concurrents devaient séjourner tous dans certaines villes, couvrant dans la même journée la même distance, tandis que dans notre Raid, les arrêts, les repos sont libres ; certains concurrents pourront couvrir dans une journée 60 kilomètres, d'autres 80, d'autres 100, la seule obligation qui leur soit imposée est de prendre *soixante-cinq heures* de repos sur la totalité du parcours, aussi est-il impossible — à moins d'être dans le secret des concurrents qui ont établi leur horaire — de fixer un jour ou une heure d'arrivée.

Notre Raid est une épreuve technique qui permettra d'apprécier, en même temps que la vitesse et l'endurance des chevaux, l'intelligence, la résistance, l'esprit d'initiative et la science hippique des conducteurs ou cavaliers. Elle sera un enseignement, car, comme nous l'écrivait M. Lavalard, membre de la Société nationale d'Agriculture, administrateur délégué de la Compagnie des Omnibus de Paris : « Vous avez, avec la plus juste raison, cherché à reconnaître, parmi les amateurs de chevaux, ceux qui peuvent démontrer, par *leur savoir et leur habileté*, ce qu'on peut demander à la machine animale, sans la surmener ni la détériorer. L'idée est juste, et certes, bien des gens ignorent l'effort extraordinaire que peut faire un cheval bien conduit. »

Si, parmi les raids disputés ces dernières années, il en est — rares il est vrai — qui ne furent qu'un *spectacle*, une *représentation extraordinaire*, comme celles données par une troupe parisienne en tournée, le nôtre *ne sera pas cela*. Ce que nous cherchons, c'est créer autour du cheval — moyen de locomotion — un mouvement c'est prouver que, malgré les progrès croissants de la locomotion mécanique, le cheval est toujours là apte à rendre de réels et signalés services, c'est enfin donner aux amateurs de chevaux l'occasion de prouver que si un Fournier, un Gabriel, un Charron, un Renault, un Rougier, etc , etc., ont pu, pendant des heures et des heures, tenir un volant de direction, d'autres pourront mener ou conduire pendant plusieurs jours un moteur animal et « tenir les ficelles ».

J'en appelle à ceux qui sont habitués aux longs parcours sur route en voiture et à cheval : celui qui, pendant sept ou huit jours, aura, assis sur une selle ou sur le coussin d'un siège, eu constamment en mains les rênes ou les guides, et aura su régler les allures de son cheval, celui-là méritera tout autant les applaudissements de la foule que les champions de l'automobile ou du cyclisme.

DATE DE L'ÉPREUVE

Rappelons que le départ sera donné à Bordeaux, en un endroit qui sera désigné ultérieurement, dans la matinée du 9 **OCTOBRE 1904**.

C'est M. Boitelle, le sympathique starter de la Société du Demi-Sang et de la Société Française Hippique qui a bien voulu se charger de donner le départ.

Les temps seront pris au départ par notre collaborateur Tampier, chronométreur officiel de l'A. C. F.

LES ENGAGEMENTS

Les engagements pour le Raid Hippique International Bordeaux-Paris sont reçus tous les jours aux bureaux de la *Vie au Grand Air*, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er), de 9 heures à midi et de 2 heures à 6 heures.

Clôture des engagements : 25 septembre.

LES CONTROLES

Des contrôles avec infirmerie et maréchalerie vétérinaires seront installés à Libourne, Barbezieux, Angoulême, Saintes, La Rochelle, Niort, Poitiers, Châtellerault, Tours, Blois, Orléans, Limours, Versailles. Les concurrents devront y faire viser leur « carnet de route » et signer la feuille de contrôle.

Toute réclamation en cours de route devra être adressée au contrôle le plus voisin.

Mais il est bien entendu, comme l'indique le Règlement, que les concurrents seront libres de s'arrêter pour séjourner et prendre le repos qui leur sera nécessaire dans les autres localités situées sur le parcours.

On comprendra que nous n'ayons pu établir dans toutes les localités traversées des contrôles semblables aux quatorze grands contrôles de route ; cependant, dans chaque localité susceptible de recevoir nos concurrents, nous aurons un représentant. D'autre part, MM. les maires des localités traversées se sont mis aimablement à notre disposition — et nous les en remercions très vivement — pour nous aider dans notre tâche.

Si un concurrent prend son repos dans une ville autre que Libourne, Barbezieux, Angoulême, Saintes, La Rochelle, Niort, Poitiers, Châtellerault, Tours, Blois, Orléans et Limours, il devra faire constater, par le secrétaire de la mairie ou par une autre personne désignée sur le carnet de route, l'heure de son arrivée sur ce carnet, de même il fera constater l'heure de son départ car il est bien entendu que tous les concurrents devront, sur la totalité du parcours, prendre soixante-cinq heures de repos. Ces repos seront constatés officiellement sur les carnets de route. Ceux qui, au dernier contrôle avant Versailles, c'est-à-dire à Limours, n'auraient pas leurs soixante-cinq heures de repos devront attendre, pour repartir, que ce nombre d'heures soit atteint.

LES CARNETS DE ROUTE

A Bordeaux, le 8 octobre dans la matinée, des « carnets de route » seront remis à *tous* les concurrents ; ces carnets contiendront, outre le règlement et le programme de l'épreuve, la photographie et le signalement du cheval, une carte du parcours, ainsi que tous les renseignements qui pourront leur être utiles en cours de route :

Emplacement des contrôles, liste des localités traversées, hôtels, auberges ou autres lieux susceptibles de les recevoir, eux et leurs chevaux, prix des chambres de maîtres et de domestiques, prix des écuries ou des boxes, prix des repas, prix des diverses denrées : avoine, son, foin, paille, sucre, lait, etc., etc. Les prix qui seront indiqués sont ceux consentis par les commerçants en faveur de nos concurrents.

Dans les contrôles comme dans les mairies, les commissaires de l'épreuve donneront aux concurrents toutes les indications nécessaires.

Nos concurrents trouveront sur toute la route des contrôleurs facilement reconnaissables au brassard qu'ils porteront. C'est notre excellent confrère, M. F. Peyraube, vétérinaire à Tarbes, directeur du *Bulletin hippique du Midi*, et secrétaire général du Syndicat Hippique du Midi, qui a bien voulu se charger de la direction des contrôles de route. Sa qualité de vétérinaire et sa compétence en matière de raids seront d'un précieux concours à nos concurrents.

LE SERVICE PHARMACEUTIQUE VÉTÉRINAIRE

C'est l'importante droguerie-pharmacie vétérinaire Méré, de Chantilly, à Orléans, qui a bien voulu se charger d'assurer le service pharmaceutique vétérinaire dans les divers contrôles de la route Bordeaux-Paris.

A L'ARRIVÉE

A l'arrivée à Versailles, le comité juge à l'arrivée sera composé de MM. le comte Maurice de Cossé-Brissac, président de l'*Etrier* ; Lavalard, de la Société Nationale d'Agriculture ; Barthes, vétérinaire principal de l'armée, en retraite ; Pierre Lafitte, directeur de la *Vie au Grand Air* ; vicomte Maurice d'Orléans, Boitelle, de la Société Française Hippique, Berterèche de Menditte et J.-A. Dreyfus.

LES PRIX

Prix d'honneur : *Titre de Champion du monde de la route.*

3.000 fr. + le prix de la Section **2.000 fr.** = **5.000 fr.**

Prime offerte par le Lloyd anglo-français au naisseur du cheval champion de la route (au cas où ledit naisseur serait inconnu, la prime reviendra au Syndicat hippique de la région d'élevage) . . . . . 200 fr.

1re SECTION (attelée)

1er prix. . . . . **2.000 fr.**

Prime au naisseur du cheval vainqueur (au cas où ledit naisseur serait inconnu, la prime reviendra au Syndicat hippique de la région d'élevage) . . . . . 100 fr.

2e prix.	**1.500 fr.**	5e prix	**300 fr.**
3e prix	**1.000 fr.**	6e prix	**200 fr.**
4e prix	**500 fr.**		

2e SECTION (montée)

1er prix. . . . . **2.000 fr.**

Prime dans les mêmes conditions que pour la première section . . . . . 100 fr.

2e prix	**1.500 fr.**	5e prix	**300 fr.**
3e prix	**1.000 fr.**	6e prix	**200 fr.**
4e prix	**500 fr.**		

A ces prix offerts par le comité d'organisation, viendront s'ajouter des prix offerts par des sociétés sportives, des associations d'éleveurs, des particuliers. Ces prix, attribués suivant le désir de leurs donateurs, porteront leurs noms.

En outre, jusqu'au vingtième classé, médailles de vermeil, argent et bronze.

Prix offert par **M. Jacques Duhaut** au premier cheval ou jument, poney ou ponette d'origine landaise. . . . . **50 fr.**

Prix Méré : au premier cheval monté qui aura atteint Orléans . . . **150 fr.**

— au premier cheval attelé qui aura atteint Orléans. . . . **150 fr.**

Prix anonyme : au premier concurrent attelé ou monté de la région du Nord. . . . . **100 fr.**

Prix Panajou : au premier cheval, né dans la Gironde, ayant achevé le parcours . . . . . **100 fr.**

Prix Charron : au premier cheval monté arrivé à Versailles dans le meilleur état. . . . . **250 fr.**

Prix Dumien : Gratification offerte au premier conducteur arrivé, à la condition qu'il soit employé depuis au moins un an chez la personne qui aura utilisé ses services dans la course . . . . . **100 fr.**

Prix Rothschild, au premier cheval de pur sang arrivé à Versailles. **200 f.**

Deux médailles offertes par le Conseil général de la Seine.

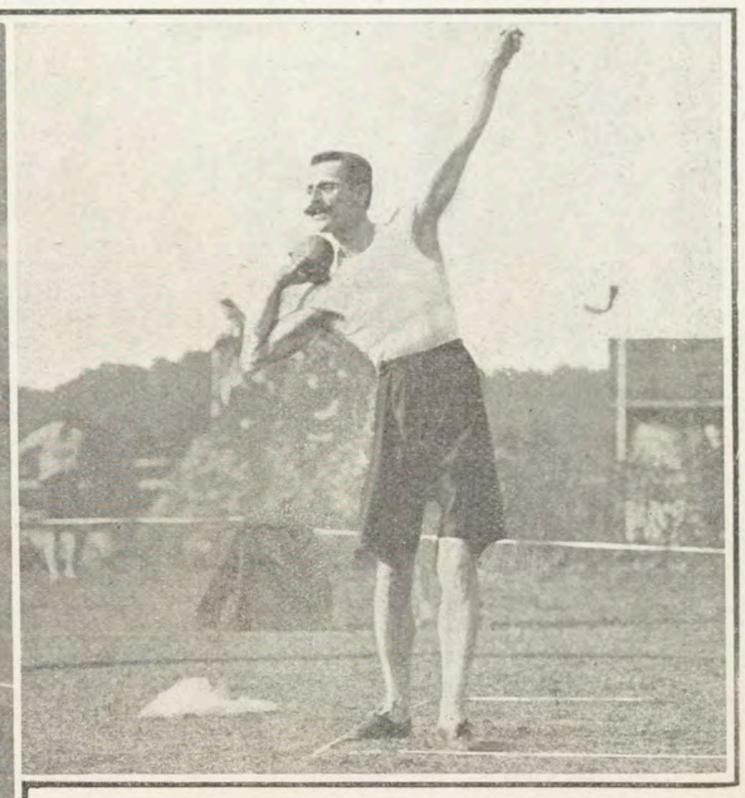
Une médaille de vermeil offerte par le *Matin*.

— — — — *Vélo*, etc., etc.

A Spa - Le Meeting international d'Athlétisme

Le meeting de Spa. — Le handicap.
Ragueneau arrivant premier dans le handicap (2 milles plat).

Le Prix du Roi (100 yards).
A gauche, Morton ; à droite, Duffey.



Le lancement du poids.
Paraskevopoulos, vainqueur des epreuves du lancement du poids (11m35) et du lancement du disque (31m82).

Un grand meeting international d'athlétisme avait été organisé la semaine dernière à l'Exposition des Sports de Spa. Les deux journées portées au programme de cet intéressant meeting ont été en tous points réussies et ont obtenu le plus vif succès. Deux faits saillants se détachent nettement de cette importante réunion. Confirmant son extraordinaire qualité, l'Anglais Morton a de nouveau battu l'Américain Duffey et notre représentant Tissier, qui n'a pu en telle compagnie faire mieux que terminer bon troisième.

Ragueneau a, par exemple, réussi à faire triompher nos couleurs dans le grand handicap de 2 milles (3.218 mètres) où l'invincible coureur anglais Shrubb partait scratch.

Avec 165 mètres de rendement, ce qui paraîtrait énorme contre tout autre coureur que le merveilleux Anglais, notre champion français a brillamment enlevé ce handicap, en 9 m. 29 s. 3/5, établissant ainsi le meilleur temps fait sur la distance par un coureur français.

Leneru Foureau Soalhat Malfait
L'équipe du Racing Club de France, gagnante de la course de relais.

Au cours de la deuxième journée, les athlètes tran ais se sont encore bien comportés. Catteau, de Roubaix, a gagné le saut en longueur. Dans l'épreuve du saut en hauteur, la victoire est revenue à Monnier, de la Société Athlétique de Montrouge, avec 1 m. 65,

Chastanié et Ragueneau se sont classés dans le Cross-Country International, notre champion français prenant la place d'honneur derrière Shrubb, qui a, d'ailleurs, gagné avec la plus grande facilité. Enfin, Paraskevopoulos est sorti vainqueur de l'épreuve de lancement du disque.

(Clichés Massardo.) P. C.

Le Championnat du monde. — Prix du Roi (100 yards).
L'arrivée de la course, gagnée par Morton.

L'épreuve du saut en hauteur.
Monnier, vainqueur avec 1 m. 65.

LES CHAMPIONS DE FRANCE (VITESSE)

Fréd. de Civry (1881-1882)

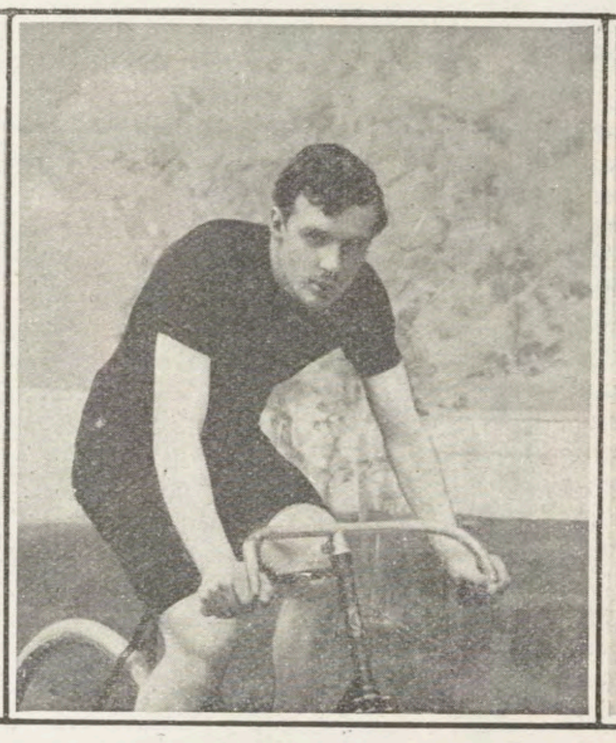
Medinger (1883-1884-1885-1887-1891)

H.-O. Duncan (1886)

Chéreau (1888)

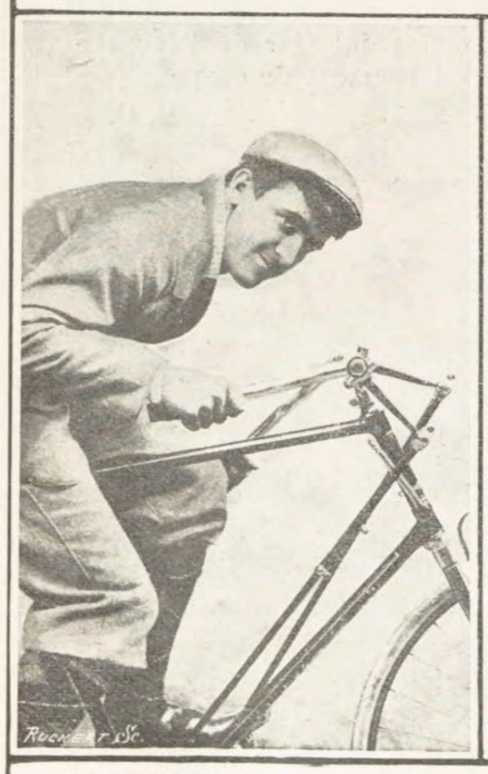
Cottereau (1890)

Cassignard (1892-1893)



Maurice Farman (1894)

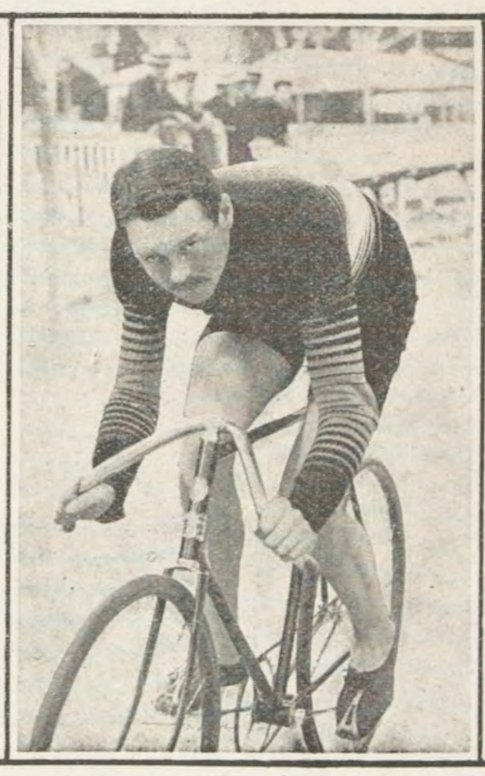
Gougoltz (1895)



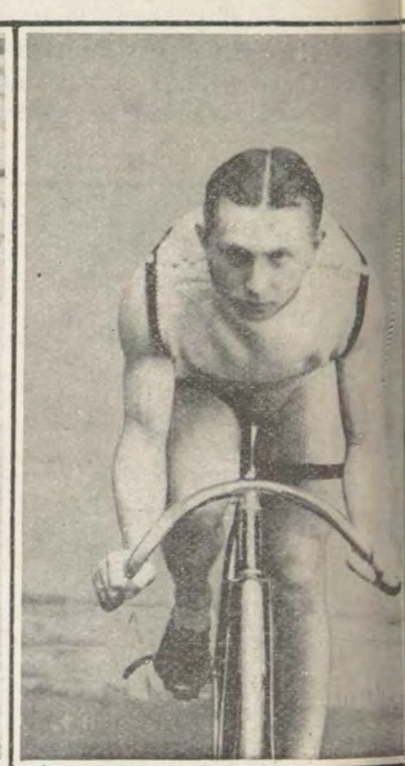
Jacquelin (1896-1900-1902)

Bourrillon (1897-1899)

Morin (1898)



Jue (1901)



Thuau (1903)

DANS LE PROCHAIN NUMERO
UN HORS-TEXTE EN COULEURS
FRIOL, champion de France

Au lendemain du jour où viennent de se courir au vélodrome du Parc des Princes les Championnats cyclistes Nationaux pour 1904, nous a paru intéressant de reproduire ici les portraits de tous ceux qui ont eu l'honneur de porter le titre de champion de France.

Il y a vingt-trois ans que Frédéric de Civry inscrivit son nom en tête de la liste, où il devait figurer trois autres fois. A cette époque, la bicyclette était encore inconnue et les championnats se disputaient sur les grands bicyles appelés aussi «araignées», avec lesquels le trente à l'heure constituait une performance extraordinaire. Ce fut seulement en 1889 que la machine basse fit son apparition dans les Championnats

LES CHAMPIONS DE FRANCE (FOND)

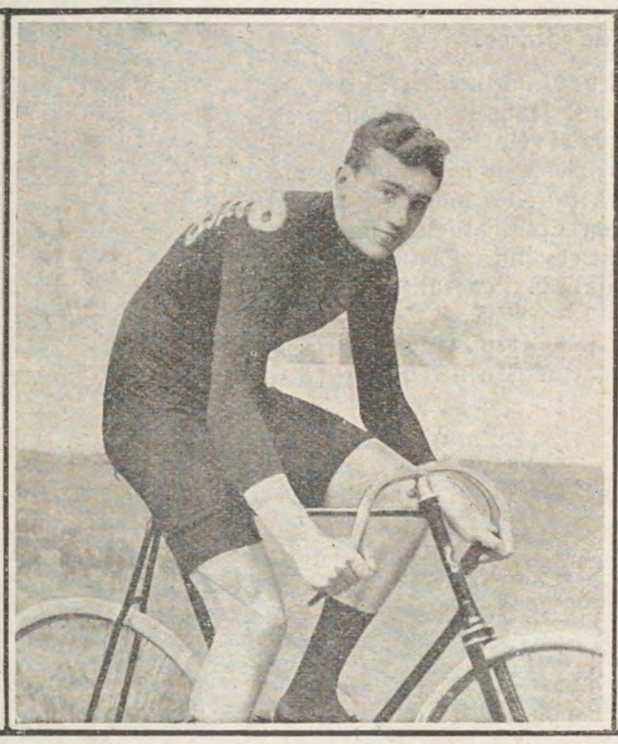
J. Dubois (1885)

Ch. Terront (1888-1889)

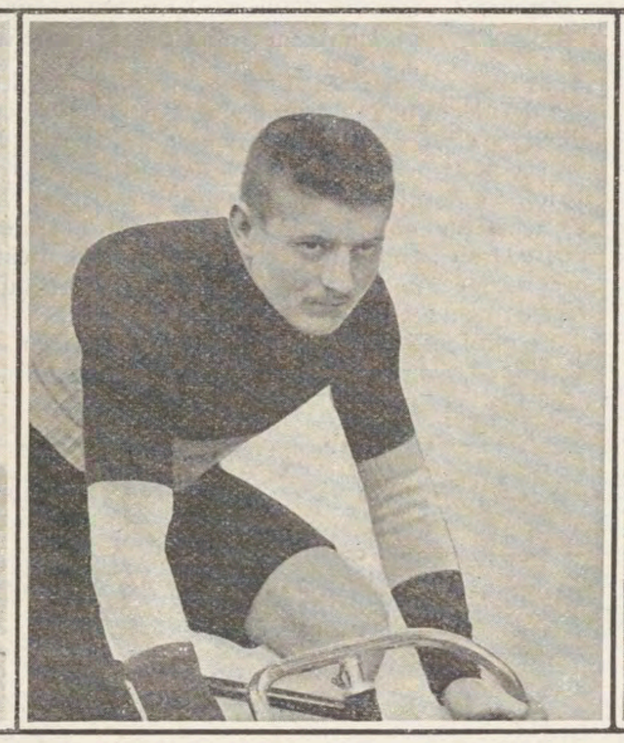
Béconnais (1890)

Charron (1891)

Henri Farman (1892)



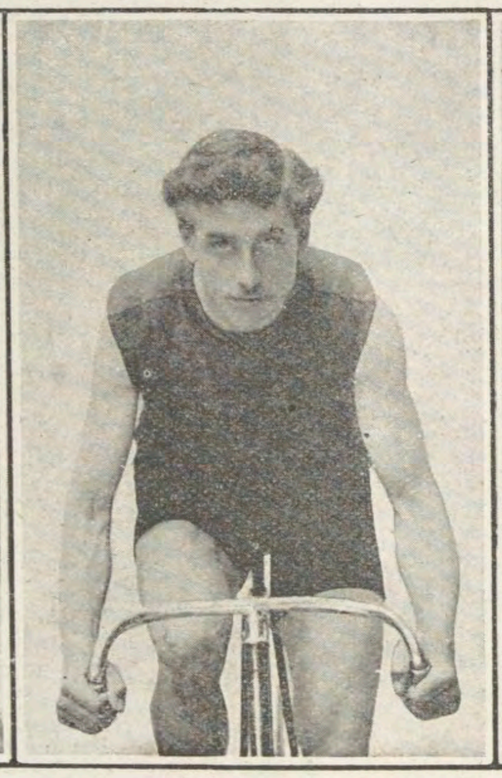
L. Louvet (1893)



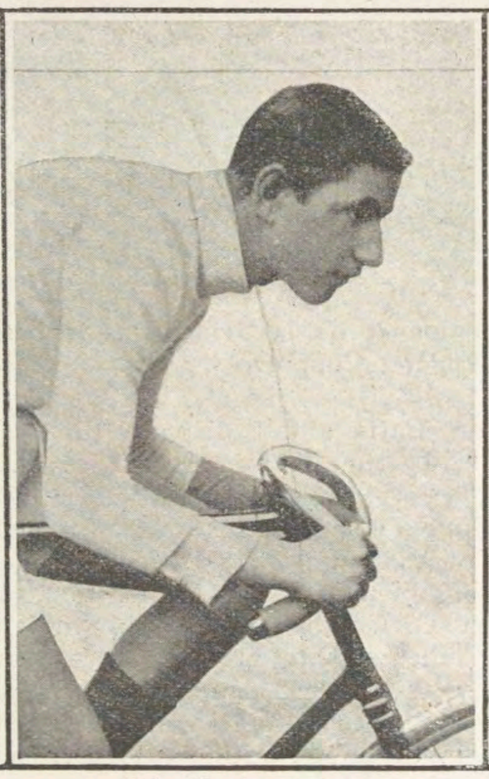
Huret (1894)

Lesna (1895)

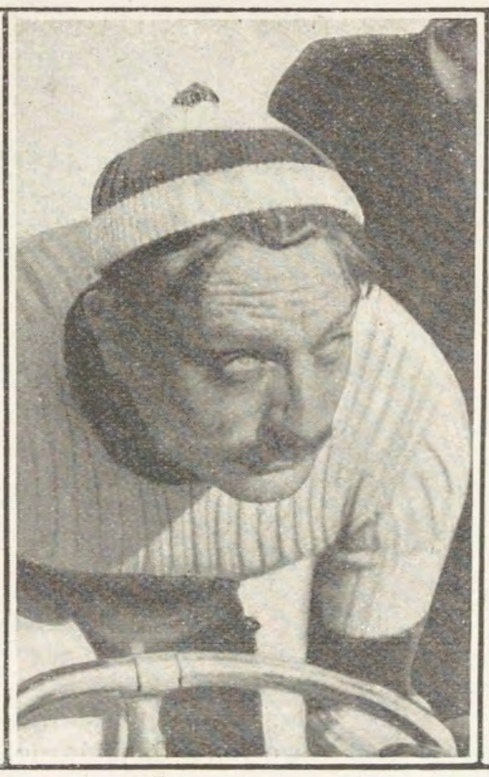
Baugé (1896)



Bouhours (1897-1898-1900-1902)



Ed. Taylor (1899)



Bourotte (1901)

Contenet (1903)

Sur les 26 champions dont nous donnons les portraits, cinq sont morts : De Civry, Taylor, Médinger, Cassignard, Béconnais.

La plupart des autres sont aujourd'hui lancés dans le commerce automobile et cycliste, tels Dubois, Terront, Charron, Farman, Cottereau, Chéreau, Morin.

Enfin, il en est une demi-douzaine qui figurent encore actuellement sur les pistes et cinq d'entre ceux-ci se trouvaient même encore parmi les concurrents des Championnats de dimanche. Ce sont Jacquelin, Bouhours, Bourotte, Contenet et Thuau.

DANS LE PROCHAIN NUMERO
UN HORS-TEXTE EN COULEURS
FRIOL, champion de France

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE 1904

Friol,
champion de France (vitesse).

Jacquelin, 5e. Mathieu, 4e. Piard, 2e. Friol, 1er. Poulain, 3e.

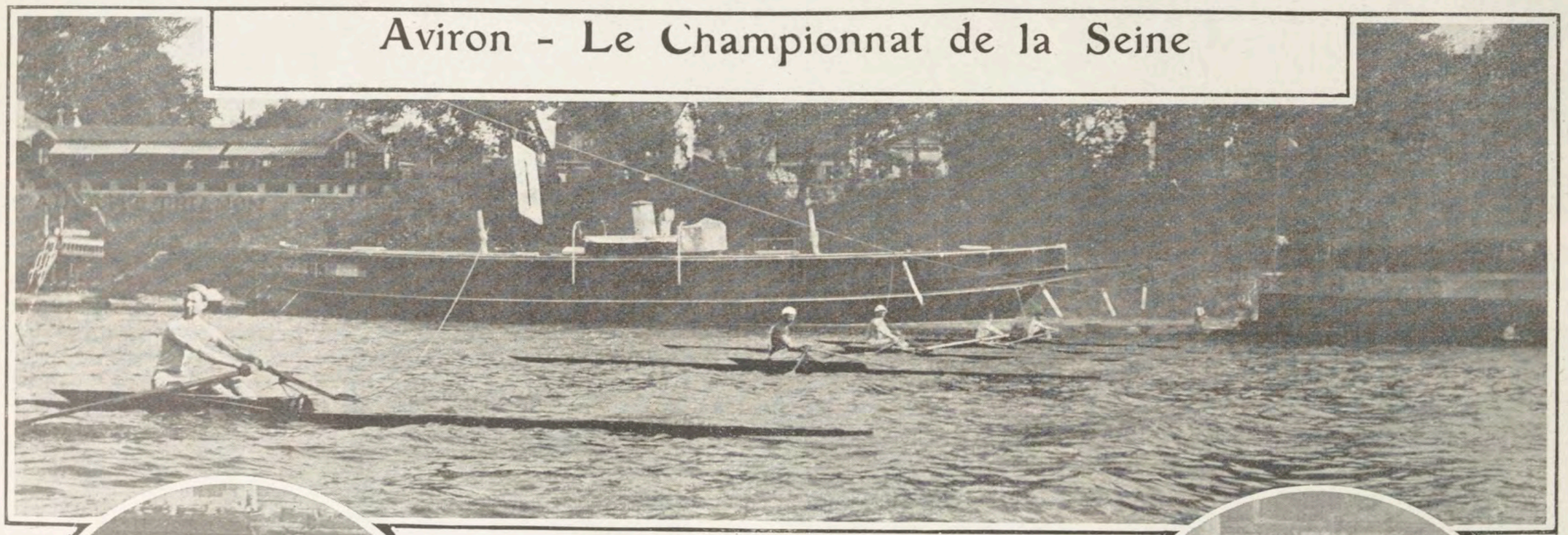
Le départ du Championnat de vitesse.

Les Championnats de France vitesse et fond ont été disputés dimanche dernier au Vélodrome du Parc des Princes. Dans le Championnat de vitesse, nous eûmes la satisfaction de saluer la révélation d'un nouveau crack, presque inconnu sur les vélodromes parisiens, nous avons nommé Friol. Ce dernier a gagné en grand coureur, battant les meilleurs cracks français du moment, Piard, Poulain, Mathieu et Jacquelin, dans cet ordre. Le Championnat de France de fond est revenu à Champion, qui a confirmé une fois de plus les excellentes qualités d'énergie et d'endurance que nous lui connaissions déjà.

Champion a couvert les 100 kilomètres en 1 h. 31 m. 10 s., battant Guignard, Contenet, Darragon, Bouhours, Brécy et Bruni. V. B.

Champion,
champion de France (fond).

Aviron - Le Championnat de la Seine



Le critérium à 2 rameurs de couple.
L'équipe Conradès-Jansens (belge) arrivée dead-heat avec l'équipe de la S. N. Basse-Seine.

Le départ du Championnat de la Seine dans le bassin d'Asnières-Courbevoie.

Le Rowing Club de Paris a fait disputer dimanche dernier, dans le bassin d'Asnières-Courbevoie, le 42e Championnat de la Seine. Confirmant sa belle et facile victoire dans la Coupe de Paris, Conradès, le crack de l'Union Nautique de Bruxelles, s'est adjugé non moins facilement le 42e Championnat de la Seine. Son plus sérieux adversaire fut G. Gaudron, du Rowing Club de Paris, qui ne put d'ailleurs faire mieux que se classer second. Après le Championnat, l'épreuve la plus intéressante de la journée était le Critérium à deux rameurs de couple dans lequel la Société Nautique de la Basse-Seine et l'Union Nautique de Bruxelles finirent dead-heat. Il fut décidé de faire recourir l'épreuve, mais les Belges, qui couraient dans un bateau inconnu d'eux et qui, de plus, devaient repartir le soir même pour Bruxelles, donnèrent match gagné à la Société Nautique de la Basse-Seine.

L'équipe de la Basse-Seine.
Cette équipe, composée de Clayens et Roquebert, fut déclarée victorieuse, les Belges ayant abandonné.

Les Canots automobiles à Lucerne

Un coin du lac de Lucerne, le jour de la course des racers.

La Suisse n'a pas voulu rester étrangère au mouvement qui se crée de toutes parts en faveur du canot automobile et a pensé, avec juste raison d'ailleurs, que ses grands lacs, tous autant de petites mers, étaient également des pistes naturelles se prêtant merveilleusement aux courses, de canots à moteur. Aussi, fûmes-nous conviés, la semaine dernière, à assister au meeting qu'organisait, sur le lac des Quatre-Cantons, le Cercle des Régates de Lucerne. Jamais ce lac, si joliment pittoresque, se profilant au milieu d'un beau décor d'opéra-comique, n'avait été à pareille fête. Nous y vîmes aux prises nos racers les plus vites : le *Hotchkiss*, vainqueur de la Coupe Menier; le *Mercédès IV*, le triomphateur de Paris à la Mer; le *Trèfle-à-Quatre*, la révélation du meeting de Monaco; la *Râpée III* et *tutti quanti*. La course disputée sur une distance de 113 kil. 500 revint au *Hotchkiss*, remarquablement piloté par Henry Fournier.

G. B.

L'arrivée du *Trèfle-à-Quatre*, classé second des racers.

Le *Hotchkiss* et le *Mercédès* viennent se ranger au départ.

Tellier Henry Fournier

Après la victoire.

***Henry Fournier**, qui barrait le* Hotchkiss, *vainqueur de la course des racers de* 12 *mètres, et Tellier, conducteur de la* Râpée III, *vainqueur des racers de* 8 *mètres.*

Rien du canot automobile !

M. Ernest Cuenod se promenant sur le lac de Lucerne à bord de son canot dont les roues à aubes sont mues à bras.

A PROPOS DES RAIDS. QUELQUES CONSEILS

PAR LE CAPITAINE BAUSIL

Nous avons demandé au capitaine Bausil, du 5e régiment de dragons, vainqueur de nombreux raids, recordman des 100 kilomètres, de bien vouloir donner à nos futurs concurrents quelques conseils pour la mise en condition et l'alimentation de leurs chevaux. Aimablement le capitaine Bausil nous a envoyé l'article que nous publions ci-dessous, plein de conseils pratiques, dont nos concurrents reconnaîtrons l'utilité.

◓ ◓ ◓

MISE EN CONDITION

La condition n'est pas tout dans la préparation d'un cheval, mais son coefficient est énorme. Nous prenons un cheval en bonne santé, haut d'état, déjà en bonne condition de chasse, ou facile à y remettre, pour y avoir été souvent. Règle : Travail long et lent jusqu'à 6, 7 heures par jour. Le muscle arrive de plus en plus, l'appétit augmente dans des proportions incroyables ; les trottings font venir la culotte, les longs galops en main font le rein, les poumons, sans fatigue pour les articulations ni pour les tendons.

J'insiste sur ces galops en main, car j'en ai obtenu des résultats merveilleux : ils montrent aussi d'une façon frappante l'influence du poids. Ils sont, somme toute, faciles à donner, et les chevaux s'y habituent généralement assez vite, surtout quand ils sont vieux amis d'écurie. Certains restent en arrière, s'arrêtent ; faites-vous suivre d'un aide monté, dont la présence suffira à la bonne exécution du travail.

On peut remplacer alors les galops en main par des galops en liberté, avec ou sans obstacles ; le cheval devient très calme et prend un exercice cadencé et très profitable.

Pour les pieds

J'ai entendu dire souvent qu'il fallait faire les pieds de son cheval, et pour cela galoper sur le dur à l'entraînement.

Je crois qu'on ne « fait » pas plus de la sorte les pieds d'un cheval qu'on ne lui « ferait l'estomac » en lui supprimant toute nourriture pendant plusieurs jours. On n'habitue pas les chevaux à crever de faim, on n'habitue pas les articulations à ressentir des réactions violentes. Il faut s'efforcer de soigner et ménager au contraire les chevaux le mieux possible en tout, et ils seront ainsi bien plus à même de résister le jour où il sera nécessaire de donner un effort sur un mauvais terrain, etc., que s'ils sont déjà fatigués.

Le terrain

On n'est guère d'accord du reste sur le sens des mots « mauvais terrain ». Est-ce le dur, est-ce le lourd ? C'est le lourd, à mon avis, dans une épreuve pénible, car il exige, pour produire le mouvement, une plus grande dépense musculaire, puisque la résistance du sol sous la pression des extrémités est moindre.

Laissez faire votre cheval : s'il a de bons pieds et de bons membres, il ira toujours sur le dur plutôt que dans le lourd. Pour mon compte, je préfère galoper sur le milieu de la route avec un cheval assoupli, rasant le tapis, qui, par conséquent, subira de très faibles réactions, à un galop relativement lent et cadencé, que trotter vite, même sur les pavés, mon cheval raidissant la colonne vertébrale et l'encolure, ne pouvant amortir, comme un cheval décontracté et coulant, les réactions à lui-même et au cavalier, qui l'en fait souffrir à nouveau.

De même que, pour s'entraîner en vue d'une épreuve dure, le cavalier fera un peu de tout : marche, escrime, bécane, tennis... s'il est mondain, de même, il n'y a que des avantages à varier le travail du cheval. C'est une erreur, je crois, de spécialiser un cheval. Il peut parfaitement passer des obstacles dans le train et faire, un moment après, des changements de pied au temps, gagner un steeple et paraître le lendemain dans une reprise de haute école. Vous voulez avaler avec lui des kilomètres nombreux ? Pourquoi le garder toujours sur les routes et l'abrutir ? Montez-le un jour au manège. Faites-le sauter en liberté, à la longe, monté...

Le capitaine Bausil, sur son cheval *Midas*, vainqueur du raid Paris-Deauville.

ALIMENTATION

Quand on veut des chevaux en condition, on surveille leur nourriture, les repas ; on essaie un peu de tous les aliments, on fait bien des bêtises au début (ce n'est qu'à force d'en avoir fait qu'on les évite plus tard, — ceci est de haute philosophie), on s'ingénie à trouver ce qui va retaper « la bête à chagrins » qui galope et qui « gagnerait tout ce qu'elle voudrait si elle n'avait pas si mauvais tempérament ». Bien souvent, le dressage, les allures calmes sont le meilleur remède. Mais la nourriture n'est pas à négliger. Un jour donc, il y a plusieurs années de cela, j'essayai de donner de la mélasse à un cheval délicat, à l'entraînement. Le résultat fut tel depuis que j'en donnai à tous mes chevaux. Avant le raid d'Ostende, j'eus l'idée sur la fin de remplacer la mélasse par du sucre pur.

Le sucre

Je revins d'Ostende avec, entre autres convictions, celle qu'il ne fallait faire boire ni manger les chevaux au cours d'une épreuve, à moins qu'elle ne soit de très longue durée et qu'on puisse après le repas assurer une digestion tranquille. Mais, frappé des bons effets du sucre, j'habituai, avant de faire ma route de Bruxelles, mes chevaux à boire de l'eau sucrée, l'eau servant simplement de véhicule pour l'introduction du sucre et rendant son absorption plus rapide et plus facile.

Ce n'étaient là que des tâtonnements, des résultats empiriques, mais qui m'avaient donné la foi. M. Alquier, chimiste-expert attaché au laboratoire des recherches de la Compagnie Générale des Voitures à Paris, avec une complaisance sans égale, m'a fait toucher du doigt les raisons scientifiques de mes résultats d'expérience sur la valeur alimentaire du sucre, et, si j'arrive à les énoncer de façon à peu près claire, c'est qu'il aura parlé par ma bouche. Ses conseils m'ont en outre été extrêmement utiles dans le dosage des quantités. Enfin, orienté dans ce sens, j'ai pu me rendre compte *in anima vili* (c'est de moi que je parle) des effets véritables du sucre sur la contraction musculaire et la respiration...

Comme je tiens à faire partager ma conviction, je vais remonter non pas au déluge, mais aux principes qu'il ne faut pas perdre de vue dans l'alimentation du cheval.

Les vrais aliments

Les seuls aliments qui nous intéressent sont les aliments véritablement nutritifs, c'est-à-dire ceux qui, introduits dans de sang après le travail de la digestion, sont utilisés par les cellules du tissu animal vivant ; en eux est accumulée, en repos, toute l'énergie que, transformée en chaleur, mouvement, l'animal dépensera.

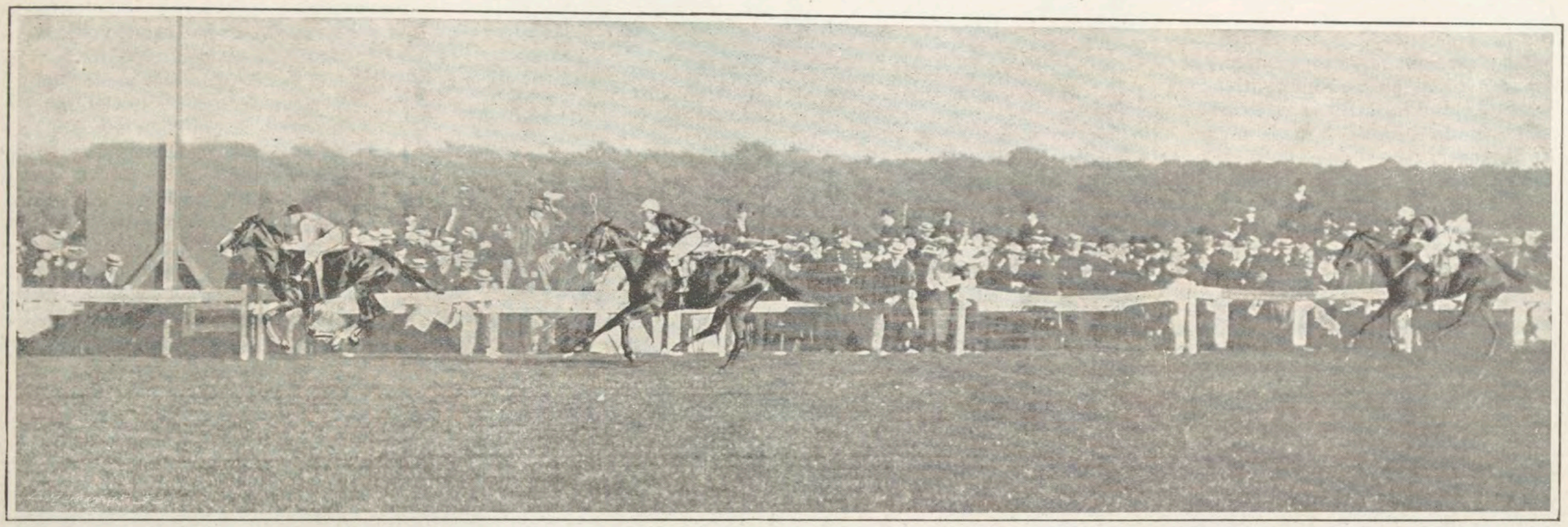
Au point de vue chimique, on peut diviser les aliments en trois groupes :

1° Les matières azotées albuminoïdes (albumine du blanc d'œuf — gluten de la farine de blé — albumine de la viande, c'est-à-dire du muscle, fibrine du sang — caséine du lait, etc.) ;

2° Les matières grasses (huiles et graisses, d'origine animale ou végétale) ;

3° Les hydrates de carbone [sucres (glucose du raisin ou du sang). — Amidon végétal ou animal (glycogène). — Matières cellulosiques des végétaux fibreux, etc.].

Au Bois de Boulogne - L'Omnium et le Royal Oak



Dominos, par Masqué et Dancing Princess, à M. Chéri Halbronn. *Marengo*, par Krakatoa et Musaraigne, à M. Varmeck. *Fatinitza*, par Chesterfield et Quittah, à M. le comte de Fels.
L'arrivée de l'Omnium (Handicap. — 25.000 fr. — 2.400 m.).

Avant la création du Prix du Conseil-Municipal, le clou du meeting d'automne de la Société d'Encouragement était la journée de l'Omnium et du Royal Oak. La réunion de dimanche fut brillante,

◆ ◆ ◆

Pour la première fois depuis l'ouverture de la saison, la casaque orange a connu la défaite dans une épreuve classique ! Un Flying Fox, malgré sa très haute qualité, malgré l'admirable énergie déployée par son jockey, a dû baisser pavillon devant la supériorité du crack de l'écurie Caillault.

Gouvernant battu par Macdonald, ce fut l'événement de la journée. A vrai dire, si le poulain de M. Ed. Blanc n'était pas dans un de ses bons jours, très nerveux avant la course, il a fait maintes difficultés pour se ranger devant les cordons du starting-gate, pendant le parcours, il fut plusieurs fois bousculé, tant par Grand Duc que par Macdonald. La tâche était dure pour le fils de Flying Fox, car, en somme, l'épreuve se réduisait à un match entre deux Caillault et un Ed. Blanc, car on peut se demander ce que venait faire Monsieur Charvet dans cette société très relevée.

Rarement il a été donné aux sportsmen

J. Reiff. Le comte M. de Pourtalès. M. Caillault.
Avant le Royal Oak.

certes, élégante et d'un intérêt sportif très grand ; mais que de vides encore parmi les sportsmen et surtout parmi les sportswomen, qui attendent le 9 octobre pour faire leur rentrée !

◆ ◆ ◆

d'assister à une arrivée aussi belle que celle du Royal Oak, et si l'on veut bien se reporter aux rencontres précédentes des deux champions — Macdonald fut devant Gouvernant dans le Grand Prix sur cette même distance — se rendre compte que Gouvernant avait à se défendre contre deux rudes adversaires, Macdonald et Grand Duc, et a été très bousculé pendant le parcours, il est certain que depuis juin le fils de Flying Fox a fait de réels progrès.

On prétend que le Pari mutuel a porté un coup mortel à l'Omnium, je crois plutôt que les handicaps richement dotés, les prix de 100.000 et de 50.000 francs lui ont ravi son antique importance. Cependant, à considérer le nombre des partants de cette année, l'Omnium paraît devoir se maintenir à son rang de grand handicap. Autrefois, de longue main, les entraîneurs préparaient secrètement un cheval pour l'Omnium ; aujourd'hui, tant d'épreuves richement dotées, attirent les propriétaires,

Le vainqueur du Royal Oak.
Macdonald, *par Bay Ronald et Myrtledine, à M. Caillault.*

Le vainqueur de l'Omnium.
Dominos, *par Masqué et Dancing Princess, à M. Chéri Halbronn.*

que nos modernes entraîneurs ne se soucient pas plus de l'Omnium que d'un modeste handicap.

Cependant, il semble que nos jeunes entraîneurs tiennent aux traditions léguées par les anciens qui se seraient crus déshonorés, s'ils n'avaient eu un représentant dans l'Omnium. Les trois premiers sont entraînés par les trois plus jeunes entraîneurs de Chantilly : Dominos, à M. Halbronn, par Johny Count ; Marengo, à M. Varmeck, par Willy Pratt et Fanititza, au comte de Fels, par Georges Bartholomew. Les deux premiers surtout, Dominos et Marengo, ont été artistement amenés au point par Johny Count et W. Pratt. La course a été aussi peu disputée que possible. Dominos a toujours galopé par-dessus ses adversaires ; il suffisait, du reste, que le cheval de M. Halbronn ait retrouvé sa forme de deux ans pour être sûr de l'emporter.

Si Gouvernant a été battu par Macdonald, l'élevage du Jardy a remporté dans le Prix de Sablonville une belle mais très facile victoire avec un demi-frère de Gouvernant, propre frère d'Ajax : Adam, par Flying Fox et Amie ; la victoire de ce nouveau Flying Fox faisait si peu de doute qu'il est parti grandissime favori ; on payait 6 ! ce qui ne s'est jamais vu encore pour un débutant. Georges Stern a gagné de ce qu'il a voulu, et cependant parmi les suivants il en est comme Pomaré et Walhanbra qui ne manquent pas de qualité.

FRANC PICARD.

Le vainqueur du Prix de Sablonville.

Adam, par Flying Fox et Amie. Eleveur et propriétaire, M. Ed. Blanc ; entraîneur, Denman ; jockey, G. Stern.

Beaumanoir, par Narquois et Quenotte.

Deux cracks trotteurs.

Vapille, par Fuschia et Lady Pille.

Une importante réunion de trot a été donnée samedi à Saint-Cloud. Dans le Prix Jacques-Olly se sont rencontrés les meilleurs trotteurs de trois, quatre et cinq ans. Le crack de trois ans Beaumanoir, à M. Lallouet, a été battu par le cinq ans Vapille, à M. Forcimal, qui a couvert les 3.000 mètres en 4 m. 55 s. 4/5, performance admirable.

La traversée de l'Atlantique en canot automobile - Le Prix Charley

TOUJOURS de plus en plus fort ; telle semble être, la devise des sportsmen qui s'intéressent à l'évolution du canot automobile. Après Calais-Douvres, qui mit particulièrement en vedette les services qu'on était en droit d'attendre du petit bateau à moteur, voici qu'on nous annonce la fondation de la Coupe de l'Atlantique. Cette Coupe, qui consiste en un don de 50.000 francs offerts par M. C.-L. Charley au sportsman qui le premier traversera, de New-York au Havre, l'Atlantique dans un canot automobile, n'a pas été sans faire quelque bruit dans les milieux sportifs, tant en France qu'à l'étranger. La nouvelle se répandit bien vite et les commentaires allèrent bon train. Tandis que, tout d'abord, certains n'accordaient aucun crédit à l'idée de M. Charley, d'autres, au contraire, moins ignorants, étudiaient de plus près le projet, et tout en reconnaissant la difficulté de la tentative, ne voyaient rien d'impossible à ce que des embarcations construites *ad hoc* couvrissent les 5.500 kilomètres séparant New-York du Havre. Les avis furent naturellement très partagés. Mais tout le monde s'accorde aujourd'hui à trouver le projet passionnant, et la Coupe de l'Atlantique est devenue la grande question du jour. La difficulté de l'entreprise a tout de suite créé une émulation intense chez nos spécialistes du canot automobile, et vingt-quatre heures à peine nous séparaient de l'annonce de la Coupe, que MM. Noé Boyer, Charley, Henry Fournier, H. Farman, Thubron, Louis Ravel, Salleron, pour ne citer que les premiers engagés, se faisaient inscrire pour la tentative. Que faudra-t-il pour réussir ? Les uns parlent d'un moteur fort, d'autres d'un moteur moyen ; celui-ci de telle sorte de coque, celui-là de telle autre. Qui a raison ? les événements nous l'apprendront.

Le réglement, dont les bases premières seront posées incessamment, fixera les dates entre les quelles la Coupe pourra être disputée. Une période sera indiquée et les concurrents devront aussi se conformer aux articles du règlement, qui établira les conditions de l'épreuve, convoiment, ravitaillement en essence et en vivres, etc., etc., tous points sur lesquels les hardis constructeurs désirent être fixés.

Et en attendant qu'il nous soit donné d'applaudir le héros de cette gigantesque entreprise, félicitons celui qui l'encouragea par son généreux don, félicitons M. Charley, dont le nom vient ainsi figurer au tout premier rang des mécènes du sport automobile.

GEORGES BERG.

M. Charley, qui offre une coupe-challenge de 50.000 francs au sportsman qui, le premier, traversera, de New-York au Havre, l'Atlantique dans un canot automobile.

LA LUTTE CONTRE L'EMBONPOINT

On a déjà beaucoup écrit sur cette question de l'éducation physique. Des choses excellentes ont été dites, des utopies ont été soutenues avec un sang-froid déconcertant. Elles n'ont jamais été relevées, ce qui tendrait à faire croire qu'elles sont passées inaperçues, à moins qu'elles n'aient été acceptées pour argent comptant, ce qui est parfaitement possible par le temps qui court. Les quelques lignes qui suivent n'ont assurément pas la prétention de bouleverser

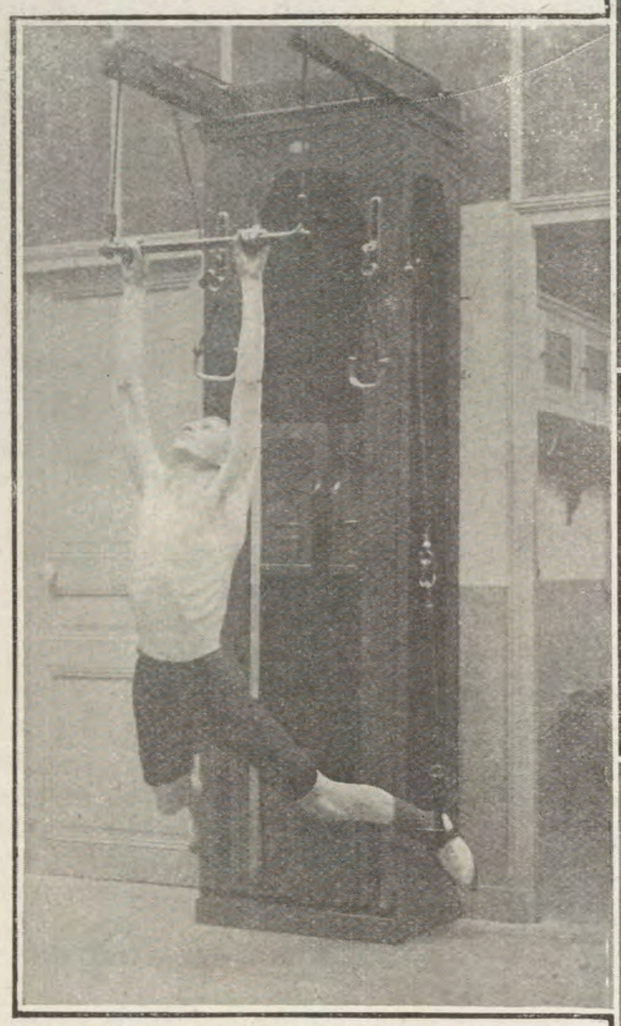
✣ ✣ ✣

Ce qu'il y a de terrible, lorsque l'on préconise une méthode de culture physique, quelle qu'elle soit, c'est—et je crois que beaucoup de gens éprouvent cette impression première — que l'on a l'air d'un charlatan. Au prime abord, il y a 50 chances sur 100 — sinon davantage, mais conservons encore quelques illusions

A l'école de développement physique.

Exerciser très compliqué et très peu encombrant, où peuvent se faire dix-sept mouvements verticaux ou horizontaux. Le patient s'adonne au travail de «l'oblique».

Les APPAREILS de TRAVAIL des MUSCLES AVEC LESQUELS ON COMBAT L'ENVAHISSEMENT DE LA GRAISSE.



Développement de la poitrine en hauteur, par suspension et élargissement du bassin.

— pour que l'on vous compare au monsieur qui rédige, pour un prospectus à 500.000 exemplaires, la présentation d'une pommade régénératrice ou d'une eau antirides, destinée à conserver éternellement au teint la fraîcheur des vingt ans.

Bien que la presse sportive ait, en ces dernières années, combattu le scepticisme qui mène à cette fausse interprétation, elle est encore ancrée dans l'esprit d'individualités irréductibles qui ne veulent pas faire de différence entre les deux remèdes préparés, l'un dans le silence du laboratoire pharmaceutique, l'autre au grand jour de la salle d'exercices gymniques.

En attendant que nous réussissions à convaincre ceux qui, comme dit l'autre dans son langage imagé, « ne veulent rien savoir », noircissons du papier à l'intention des moins réfractaires à nos modestes conseils.

Quel est celui d'entre nous, messieurs, qui, aux approches de la trentaine, ne s'est aperçu, un beau matin, au sortir

« La meule », mouvement classique du tourneur de meule.

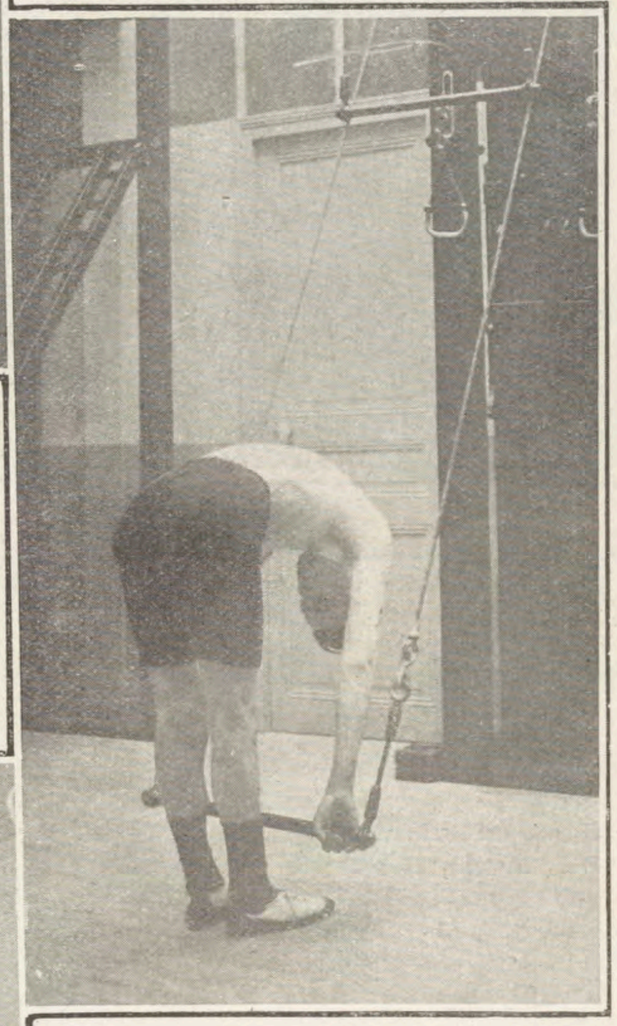
La résistance est produite par serrage d'un frein enfermé dans la boule métallique que l'on apercoit sur la photographie. On gradue la résistance au frein de 10 en 10 kilos, au moyen d'une petite manette qui entre en prise le long d'un cadran.

les conceptions modernes que l'on se fait, à l'heure actuelle, de l'éducation physique telle qu'elle doit être appliquée pour donner des résultats appréciables. Nous resterons dans des limites plus modestes et la méthode d'entraînement dont nous allons parler s'adresse aux hommes, — voire aux dames — de tous âges, dont la paresse musculaire a comme corollaire la déformation du corps par la dépression du système nerveux et l'envahissement de l'embonpoint.

✣ ✣ ✣

du bain, qu'il commençait à « prendre du ventre ? » Cette question ne s'adresse pas, en vérité, aux heureux mortels que la nature se prépare à conserver secs comme des coups de trique jusqu'à la fin de leur existence, mais c'est là une minorité.

Ce qui précède s'adresse donc aux autres, et ces autres sont légion. A partir



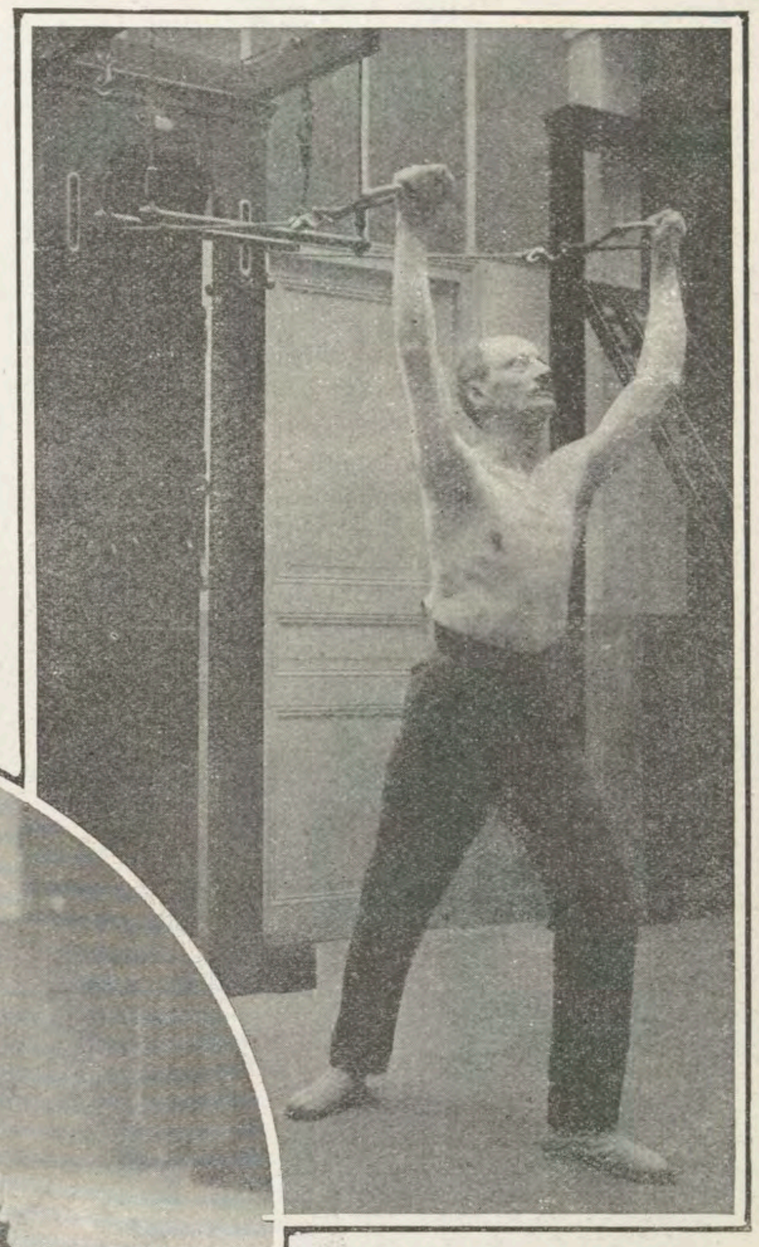
Le mouvement du « scieur de long », à l'exerciser, pour le travail des jumeaux (mollets) et le développement des grands droits (muscles de l'abdomen de la rigidité desquels dépend l'empâtement graisseux).

du jour où vous avez fait cette pénible constatation, quel est celui de nous qui n'a pas usé au moins un quart d'heure par jour de son existence à se regarder dans la glace, de profil, de trois quarts, de dos, de face, dans toutes les positions, enfin, où l'homme demande au reflet de son image si ses lignes ne s'empâtent pas trop ?

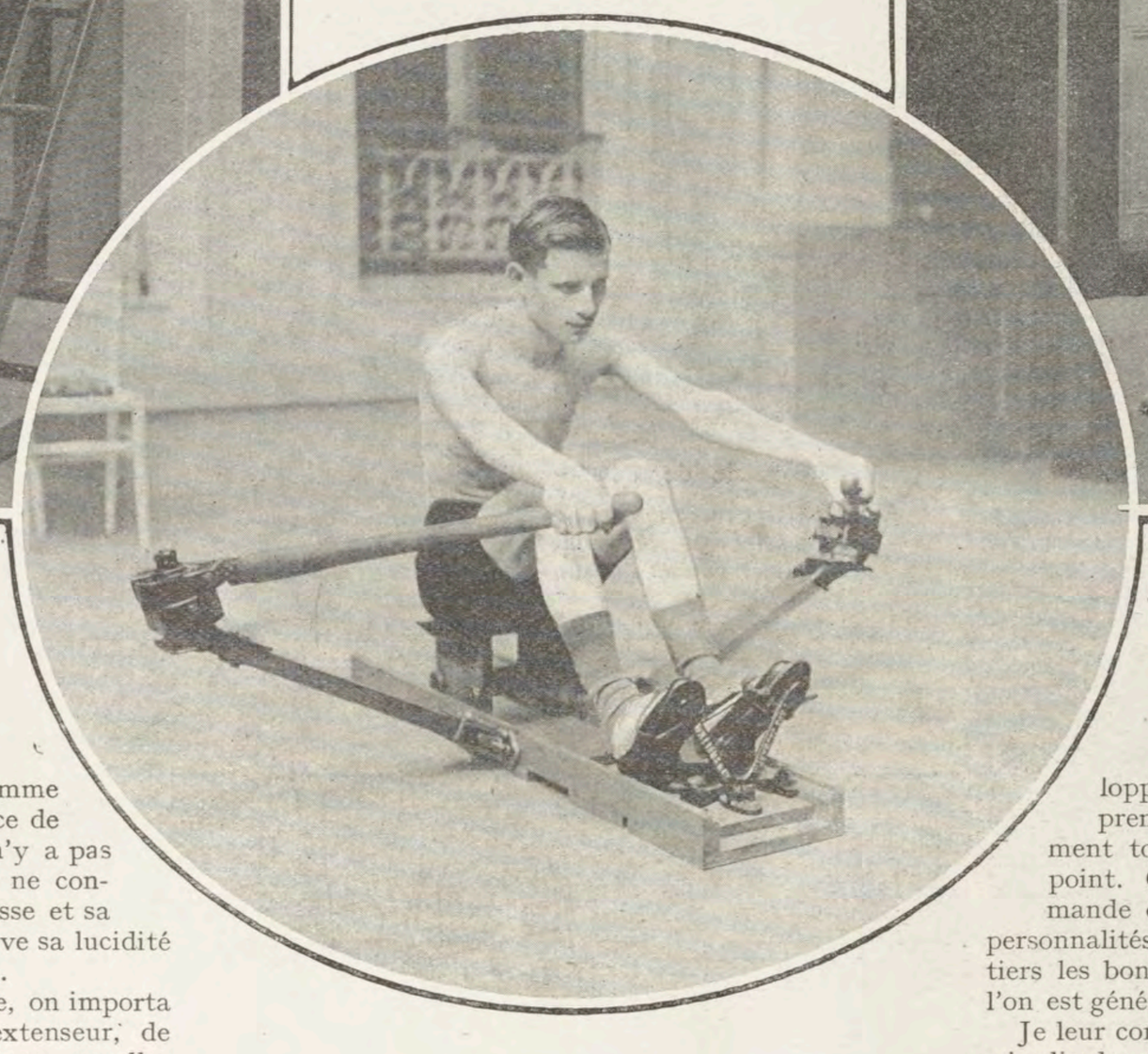
Je crois que, sous ce rapport-là, le sexe auquel nous devons notre père n'a rien à envier à l'autre : celui qui passe assez volontiers quelques heures devant une psyché.

Dans cette catégorie d'individus qui, jeunes encore, se voient menacés d'être envahis par la graisse, il en est beaucoup qui sont trop paresseux pour réagir, d'autres n'ont pas le temps — ou estiment ne le point avoir ; les troisièmes prennent la déplorable habitude de se droguer. Classons, enfin, ceux qui, du jour au lende-

La « guillotine », échelle orthopédique, évidée à la hauteur de la nuque pour le renversement arrière de la tête.
Mouvement en équerre et alternatif des jambes.



L'extension de la poitrine en hauteur et l'assouplissement du régime musculaire du pectoral jusqu'au deltoïde.



La « machine à ramer », avec sellette à coulisse.
On gradue progressivement la résistance aux attaches des rames.

main, modifient du tout au tout leur régime alimentaire, ne mangent plus, ne boivent plus. Ils « fondent » un peu, mais au détriment de leurs forces physiques; ils maigrissent en s'anémiant et le remède est pire que le mal.

Le problème — car c'en est un, et on ne le résout qu'à la longue — doit être envisagé d'une tout autre façon. La solution en est celle-ci : maigrir sans rien absorber d'anormal et sans appauvrir ses muscles.

Jeunes gens qui ne voulez pas devenir ronds comme des futailles, hommes qui avez dépassé la quarantaine et que le souffle trahit, rappelez-vous bien que le corps ne se déforme que lorsque l'on veut bien le laisser se déformer. Faites travailler normalement, rationnellement votre système musculaire, faites-le avec intelligence et impatience, nourrissez vos muscles comme vous nourrissez votre intelligence de lecture et d'observations; et il n'y a pas de raison pour que votre corps ne conserve pas, malgré l'âge, sa sveltesse et sa souplesse, comme l'esprit conserve sa lucidité sous la neige des cheveux blancs.

Il y a quelques années à peine, on importa en France le principe de l'extenseur, de « l'exerciser », pour lui conserver son appellation anglo-américaine, dans le programme de l'éducation physique.

Tous nos lecteurs savent en quoi consiste cet appareil avec lequel les muscles travaillent en souplesse et non en force. Se basant sur le même principe, mais avec des modifications profondes, la méthode de Michel Lacreuse, qui vient d'ouvrir, rue Lepic, une école spacieuse, claire et aérée, de développement physique et d'hygiène musculaire, est infiniment préférable. Elle comporte, cette méthode, un travail par mouvements libres — par tensions et extensions progressives avec des appareils spéciaux — et toute une série de mouvements à d'autres appareils, mouvements qui ont pour effet immédiat non seulement de développer le patient, mais encore pour premier résultat d'annihiler complètement tout envahissement par l'embonpoint. C'est à ce titre que je recommande cette méthode aux nombreuses personnalités parisiennes qui cultivent volontiers les bons dîners dans les restaurants où l'on est généralement bien traité.

Je leur conseille d'aller faire un tour dans le « jardin des supplices » - c'est celui où par le beau temps on travaille, chez Lacreuse, la meule à résistance graduée.

Les différentes photographies que nous avons prises à l'Ecole de développement physique donnent une idée du genre d'opérations, un peu fatigantes au début — il le faut — mais salutaires, oh ! combien, auquel un homme qui veut rester dans son poids normal doit se soumettre. Les courtes légendes qui accompagnent ces illustrations donnent une idée précise du travail des différents muscles que l'on veut développer et du résultat que l'on en obtient.

Et maintenant, si vous prenez de la graisse, ce sera bien votre faute !

FIORAVANTI.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

CHOSES ET AUTRES

POUR TROUVER NOS STOCKISTES. — VOTRE ADRESSE S. V. P.

Un client de passage à notre usine cette semaine se plaignait amèrement à nous du fait suivant :

« Ayant eu un éclatement causé par un silex, et n'ayant pas d'enveloppe de rechange, je réparais au moyen d'un manchon, et fis ainsi les 30 kilomètres qui me séparaient de X... Là, je m'arrête chez le premier mécanicien rencontré sur mon passage et lui demande une enveloppe Michelin. « Je n'en ai point, me répondit-il, je ne possède que le stock Y... » — « Mais il doit bien y avoir à X... un stock Michelin? » lui dis-je. « Non, Monsieur, le seul stock de la ville est le stock Y... dont je suis le dépositaire. »

« Surpris, mais obligé d'en passer par là, j'achetais à contre-cœur une enveloppe Y..., que je fis monter sur la roue.

« L'opération faite, je repars, mais je n'avais pas fait 100 mètres, qu'à la devanture d'un autre mécanicien, j'aperçois le panonceau annonçant votre stock. Je descends et m'informe ; votre stock existait bien chez ce mécanicien, et j'avais été proprement roulé.

« Vous devriez bien réagir contre ces sortes de choses! »

Si cette réclamation était isolée, nous n'aurions pas cru devoir lui faire les honneurs d'un Bulletin. Mais, comme c'est la troisième que nous recevons ou entendons en fort peu de temps, il nous faut bien en parler. Ce sera d'ailleurs très court.

Réagir contre ces sortes de choses!

Mais nous ne demandons pas mieux ; seulement, c'est contre les chauffeurs et non contre les mécaniciens qu'il faut réagir.

Comment! Vous avez en mains votre *Guide Michelin*, qui vous donne : 1° en tête du volume, la liste complète de tous nos stockistes, en France et à l'étranger ; 2° dans le texte des villes les noms et adresses de ces mêmes stockistes ; 3° sur la carte spéciale placée dans la pochette, à la fin du volume, les villes où il existe des dépôts de nos pneus et qu'un gros rond bistre signale immédiatement à l'attention du chauffeur.

En outre, les abords des villes sont inondés d'affiches qui donnent les noms et adresses de nos stockistes ; à leurs devantures vous trouverez panonceaux et enseignes. Que vous faut-il de plus ?

Alors que votre Guide impartial et fidèle vous permet de vous assurer en une seconde que le Stock Michelin existe ou n'existe pas à X... ou à Z..., vous ne vous donnez même pas la peine de l'ouvrir et vous acceptez en outre comme parole d'Evangile l'affirmation intéressée du premier qui vous parle !

Et vous vous plaignez !... Mais, alors, c'est de vous-même !

Non, vraiment, il serait cruel d'insister.

En pareille occasion, prenez donc la peine bien minime de consulter votre inséparable guide, *et vous n'aurez plus à vous plaindre.*

Nous recevons assez souvent des lettres provoquées par nos Bulletins dont la signature est absente, mais où elle est remplacée, en revanche, par une profession de foi dans le goût suivant : « Un fidèle ami de Michelin », « Un lecteur assidu de vos Bulletins », « Un Abonné de la *Vie au Grand Air* qui lit avec le plus grand soin vos articles hebdomadaires » etc., etc.

C'est flatteur, peut-être, mais fort peu précis.

Or, comme par hasard ces correspondants anonymes nous posent le plus souvent des questions tres intéressantes à résoudre... pour eux, mais qui, au point de vue de l'intérêt général, ne sauraient rentrer dans le cadre de nos Bulletins.

MICHELIN ET CIE.

NOS NOUVEAUX CONCOURS SPORTIFS

CONCOURS N° 11 RÉSULTATS

Beaucoup d'appelés et peu d'élus. Ainsi peut se résumer le concours n° 11 qui avait pour but, on s'en souvient, l' « élection » par le public sportif des champions reconnus dans chacun des huit sports les plus répandus chez nous.

Si les pronostiqueurs ont en effet été très nombreux, le chiffre des solutions exactes a eté très restreint. Mais donnons tout d'abord la « liste idéale » telle qu'elle résulte du dépouillement de toutes les réponses reçues :

Automobile : Théry. — Cyclisme : Walthour. — Sport hippique : Stern. — Course pédestre : Shrubb. — Aviron : D'Heilly. — Boxe : Jeffries. — Escrime : Lucien Mérignac. — Lutte : Pons.

A titre documentaire, mentionnons les noms des champions qui se sont le plus approchés des huit élus. Ce sont Fournier et Rigolly pour l'automobile, Kramer et Major Taylor (cyclisme), Reiff (sport hippique), Ragueneau (course pédestre), Von Moos (aviron), Charlemont (boxe), Kirchhoffer (escrime), Hackendschmit (lutte).

Pour en revenir à la bonne liste, **deux pronostiqueurs seulement** ont indiqué les huit élus de la majorité. Le premier est **M. Cuvinot, 15, rue de Phalsbourg, Paris** qui ayant indiqué comme nombre de solutions justes le chiffre de 5 gagne le premier prix, soit 50 francs en espèces.

Le second prix, 25 francs en espèces, revient à **M. Paul Baudouin, 72, rue Mouton-Duvernet, Paris**, qui, tout en donnant exactement la liste, a pronostiqué la réception par nous de 10 solutions justes.

Bien entendu, les deux lauréats ci-dessus sont qualifiés pour notre prochain concours d'honneur, ainsi que tous les pronostiqueurs dont les noms suivent et qui ont donné sept noms exacts sur les huit.

MM. Saulnier (Paris). — Herrenschmint (Paris). — Bloch (Paris). — Douzain (Toul). — Altmeyer (Paris). — Walle (Wambrechies). — Aclocque d'Amezeuil (Saint-Germain-en-Laye). — Douin (Paris). — Baillard (Petit-Quevilly). — Capus (Millau). — Oudard (Paris). — Amed (Billancourt). — Masséna (Nice). — Léger (Paris). — Laulagner (Saint-Etienne). — Blum (Paris). — Depoix (Thouars). — Alléon (Annonay). — Bossu (Saint-Etienne). — Bourdier (Champ-sur-Marne). — Maurisseau fils (Paris).

CONCOURS N° 12 CLOTURE

Il est encore temps de participer au concours n° 12, puisque le délai de qualification des cartes postales n'expire que **vendredi prochain 23 courant**.

On sait que ce concours se rattache au Championnat de pêche à la ligne organisé par notre confrère l'*Auto* pour dimanche prochain.

Les questions posées cette fois sont les suivantes :

1° Quel sera le poids total de la pêche effectuée par le vainqueur du Championnat ?

2° Quel sera le nombre de poissons pris par le vainqueur ?

Le gagnant du concours sera celui dont les deux réponses se rapprocheront le plus des résultats publiés par l'*Auto*, organisateur du Concours de pêche à la ligne.

Les réponses doivent nous parvenir par cartes postales comme toujours, la date extrême de qualification (timbre de la poste) étant fixée au **vendredi 23 septembre**.

Le gagnant du concours recevra **cinquante francs en espèces**, le second vingt-cinq francs.

CONCOURS N° 13 NOUVEAU

On se souvient que nous avons organisé au début de la saison un concours original qui eut un gros succès : celui de la photographie du cycliste sur le pont de Suresnes.

A la demande générale, nous avions alors décidé de rééditer ledit concours, cette fois à l'intention des cyclistes demeurant à l'est de Paris. C'est ce que nous allons faire pour notre concours n° 13.

Rappelons que l'idée est la suivante :

Pour prendre part au concours, il suffira de se rendre « cyclistement » à Joinville le

DIMANCHE 2 OCTOBRE

Un de nos reporters-photographes, notre collaborateur Simons, muni de son appareil, et portant au bras gauche le brassard de la *Vie au Grand Air*, se postera, ce jour-là, le matin, de 9 heures à midi, et l'après-midi, de 2 à 4 heures, au passage à niveau de Joinville. Durant les heures ci-dessus indiquées, il prendra sans relâche des clichés représentant les cyclistes isolés ou les groupes de cyclistes *venant du bois de Vincennes*, c'est-à-dire se dirigeant vers Joinville-le-Pont.

Une fois sa journée terminée, notre collaborateur développera immédiatement ses plaques et nous ferons choix d'un des clichés pris par lui, cliché que la *Vie au Grand Air* publiera à cette même place, dans son numéro du mercredi 5 octobre. Le cycliste, dont la photographie se trouvera ainsi reproduite, sera le gagnant du concours. Aussitôt qu'il se sera lui-même identifié, c'est-à-dire dès la publication du journal, il n'aura qu'à se présenter dans nos bureaux pour recevoir le prix attribué au concours, soit

CINQUANTE FRANCS EN ESPÈCES

Ainsi qu'on le voit, ce concours est à la portée de tous, puisqu'il suffira, pour y participer, de se rendre à Joinville à bicyclette le dimanche 2 octobre. Aussi la grande masse des cyclistes de la capitale ne manquera-t-elle pas de comprendre Joinville, ce jour-là, dans l'itinéraire de sa promenade dominicale.

Le spectacle seul — car tout le monde ne peut gagner — méritera sans aucun doute ce léger déplacement.

Nous donnons donc rendez-vous à tous les cyclistes parisiens au passage à niveau de Joinville, de dimanche en huit.

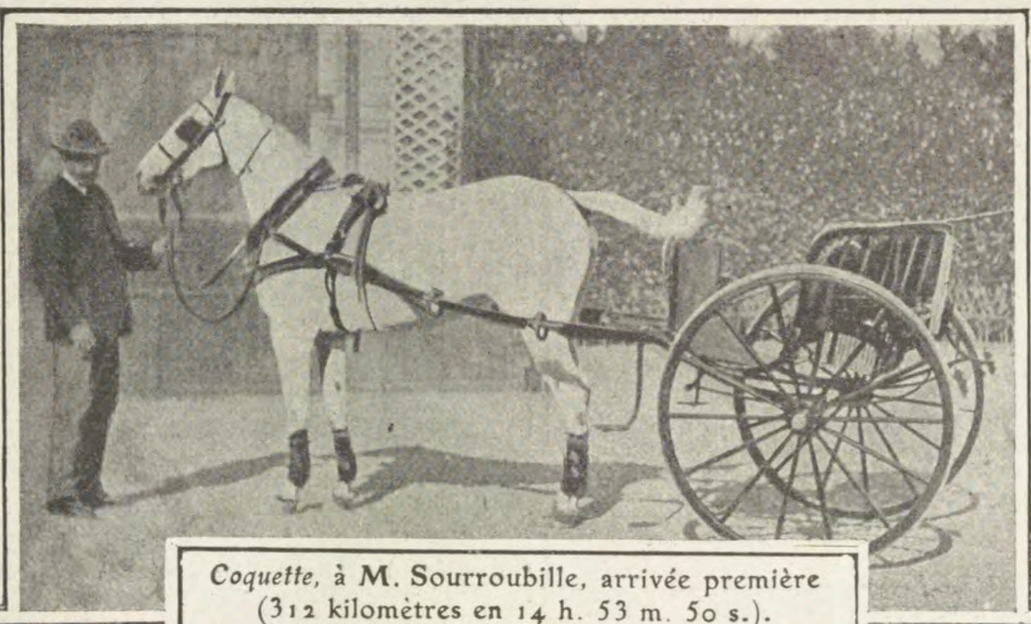
Une course de Chevaux attelés à Bagnères-de-Bigorre

Le Comité des fêtes et la direction du Casino de Bagnères-de-Bigorre viennent d'organiser une grande épreuve de fond sur route pour chevaux attelés. La course, qui avait réuni des concurrents de grande valeur, a obtenu le plus vif succès. Elle comprenait cinq journées de 60 kilomètres chacune, sauf la dernière qui comptait 72 kilomètres, soit donc un total de 312 kilomètres à couvrir dans les environs de Bagnères-de-Bigorre.

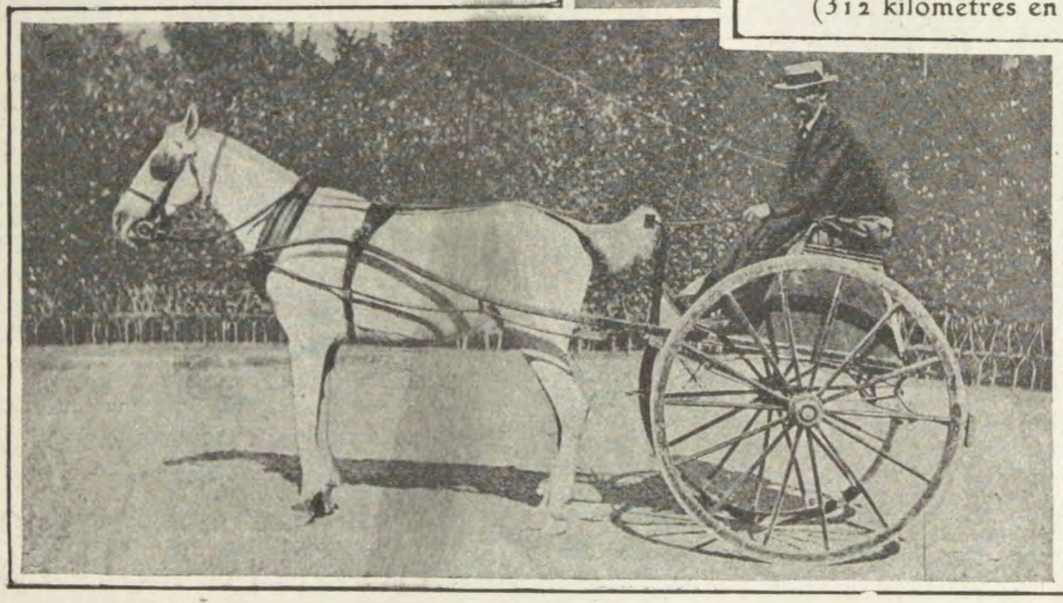
La victoire est revenue à Coquette appartenant à M. Sourroubille qui a parcouru les 312 kilomètres de l'épreuve en 14 h. 53 m. 50 s. Alfred le gagnant de la course de la *Petite Gironde* s'est classé second, Bagnerais troisième et Papillon quatrième.

Cette épreuve a permis une fois de plus de constater que les chevaux du pays, si vites sur les hippodromes célèbres, peuvent aussi, quand ils sont menés par une main habile, remporter les plus grands succès dans une course de fond. Il faut remarquer, en effet, que la moyenne de Coquette est de 20 kilomètres à l'heure, ce qui constitue un record.

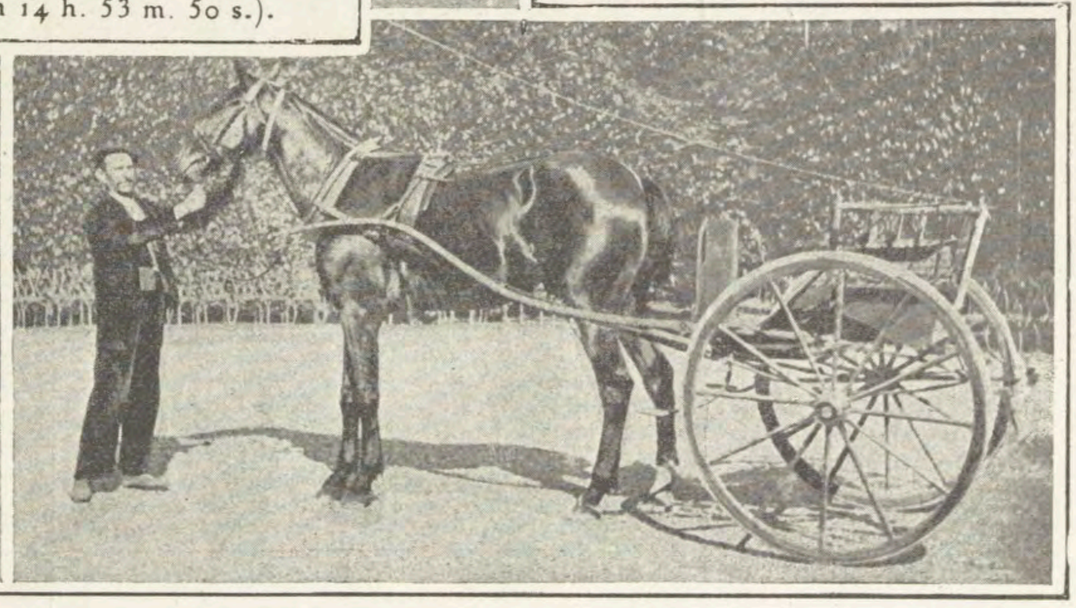
Nous reverrons quelques-uns des vainqueurs dans le Raid de la *Vie au Grand Air* et nous espérons qu'ils donneront du fil à retordre à leurs concurrents du Nord. A. D.



Coquette, à M. Sourroubille, arrivée première (312 kilomètres en 14 h. 53 m. 50 s.).



Alfred, à M. Sempastous, arrivé deuxième (312 kilomètres en 14 h. 57 m. 12 s.)



Bagnérais, a M. Etienne Brau, arrivé troisième (312 kilomètres en 15 h. 9 m. 29 s.)

AUTOUR DES SPORTS

Ansell, Wright (Ang.), Heck (Hol.), Johnstone (Éc.), Carozzi (Ital.), Brauner (Dan.). Kalom (Dan.), Noble (Ang.), Halliwell (Ang.), Hald (Dan.), Rousseau (Arg.), Breton (Fr.), Britten (Ang.), Knorr (All.), V. Breyer (Amér.) Brennus (Fr.), Capploen (Bel.), Chéreau (Esp.), Degallier (Suis.).

LES DÉLÉGUÉS AUX CHAMPIONNATS DU MONDE

Chaque année, en même temps que se disputent les championnats du monde, se tient, dans la même ville, le Congrès de l'Union Cycliste Internationale composé des représentants des diverses fédérations affiliées. C'est là que se discutent les questions capitales pour le sport cycliste international, et les séances, pour être moins animées que celles de nos assemblées législatives ne manquent pas d'un certain intérêt.

LE GRAND PRIX DE BORDEAUX

Dimanche, devant une foule nombreuse, s'est couru, au Vélodrome du Parc, le Grand Prix de Bordeaux, qui fut gagné par Poulain, devant Piard et Parrotte, après une très jolie course. Notre photographie représente le dernier tour de la finale de cette épreuve, joli prélude du Championnat de France.

LE CHAMPIONNAT DE L'EURE

Le Championnat de l'Eure vitesse s'est disputé lundi dernier à Breteuil-sur-Iton. Il a été remporté par Gautier, auquel était revenu, l'an dernier le championnat de fond. Notre photographie représente le nouveau champion qui peut être considéré comme le meilleur coureur de Normandie.

UN BEL EXERCICE DE FORCE

Tous nos lecteurs connaissent le fameux athlète amateur Maspoli. On sait que le champion du monde habite Lyon où il s'entraîne régulièrement.

Notre photographie le représente dans un de ses exercices favoris, portant le cheval avec un homme en équilibre.

LES MIDINETTES À LA SC

Depuis quelques jou... dispute, sur la scène d'un... sic-hall parisien, une séri... preuves à la marche, int... le Championnat des Mi... tes. La lutte a pour théât... trottoir roulant qui fuit so... pieds des marcheuses. ... photographie représente ... Fleury, suivie de Mlle Dor...

NOS ÉCHOS

La Course Elbeuf-Rouen-le Havre et retour

Nos confrères l'*Eclaireur Normand* et la *Normandie sportive* organisent, pour le 23 octobre prochain, une épreuve de course pédestre sur le parcours Elbeuf-Rouen-Le Havre et retour, soit 218 kilomètres.

Cette épreuve sera ouverte à tous coureurs de tous pays, sans distinction de fédération.

Art. 3. — Les prix seront ainsi fixés : 1er, 300 fr.; 2e, 200 fr.; 3e, 175 fr.; 4e, 150 fr.; 5e, 125 fr.; 6e, 100 fr.; 7e, 50 fr.; 8e, 30 fr.; 9e, 25 fr.; 10e, 25 fr.; et 12e, 20 fr. Ces prix seront susceptibles d'être augmentés.

La 7e Exposition Internationale de l'Automobile

L'EMPRESSEMENT avec lequel les industriels répondent à l'appel que leur a adressé le président du Comité d'organisation dans sa circulaire du 1er août dernier, à l'effet d'établir dans les Serres du Cours la Reine des ateliers de construction, de montage, d'expériences, etc., destinés à fonctionner sous les yeux du public, démontre que la réalisation de cette idée constitue pour les constructeurs un moyen particulièrement propice pour faire apprécier aux visiteurs du 1er de Décembre prochain, par la perfection de leur fabrication, l'excellence de leurs machines. Ce sera certainement là l'un des clous de l'Exposition et l'endroit le plus attractif pour le public.

Nous ne croyons pas qu'il y ait un indice plus certain du succès réservé à cette section nouvelle que le nombre déjà important des maisons étrangères qui n'hésitent point à consentir des sacrifices pour attirer elles, par cette publicité suggestive, l'attention de la clientèle française.

En raison de ce fait, et afin de pouvoir constituer un ensemble parfaitement homogène, le Commissaire général fait appel aux retardataires pour être fixé sur l'étendue des emplacements demandés.

Un nouveau Syndicat

Les membres des industries et du commerce du vêtement et de l'équipement sportifs, amicalement réunis le 8 juin 1901, sous la présidence de M. A. Muzet, président du Syndicat général du Commerce et de l'Industrie, ont résolu la constitution d'un nouveau groupement syndical qui prend le titre de Syndicat du Vêtement et de l'Equipement sportifs, établissant son siège social à Paris : 163, rue Saint-Honoré.

MM. Vollant a été élu président; MM. Maurel, Carlet, vice-présidents; M. Chanel, secrétaire; M. Strom, trésorier.

V. GRANTER.

Finance

LA HAUSSE

Ce n'était pas un faux départ. On montait bien ce que les disponibilités capitalistes, jusqu'ici assez craintives, en raison de la guerre russo-japonaise, pour s'employer qu'en reports, se décidaient à se porter ailleurs. Tour à tour elles se sont dirigées vers notre rente française, nos chemins de fer, nos grandes sociétés de crédit, les rentes étrangères, les valeurs industrielles. Et, en conséquence, tout a monté. Cette ruée de confiance manifestée par l'argent est éminemment favorable à notre place. Elle va permettre l'éclosion d'importantes affaires financières que nos principales banques ont, dès longtemps, sur le chantiers. Pronostic : l'automne et l'hiver s'annoncent rigoureux... pour les vendeurs à découvert.

C. LEVRAI.

TARIF

1° Petites annonces non commerciales, la ligne de 40 lettres... ... 1 fr. »

2° Petites annonces commerciales, la ligne de 40 lettres. ... ... 1 fr. 50

La Bourse des Sports

TARIF

3° Petites annonces illustrées. Forfait comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centim. 20 fr.

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances Spéciales**, *20, rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** envoient donner verbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41. (1908)

AUTOMOBILES

Garage central, 4, rue Buffault (faub. Montmartre). Téléph. 307-52. Installation unique. Surveillance de tous les instants. Atelier de réparations, accessoires, pièces de rechange. On trouve au Garage Central des voitures neuves et d'occasion de toutes les grandes marques. (1909)

Une voiture électrique de la Société des Voitures Electromobiles, landaulet, 4 places, en parfait état de marche, carrosserie en parfait état, à vendre au prix de 4.000 francs. Visible au Palais de l'Automobile, 218, boul. Pereire. (109)

Auto-Palace, 77 *bis*, aven. de la Grande-Armée. Tél. 524-27. Agence principale de vente pour les voitures DE DIETRICH, Panhard et Levassor, Mors, Renault frères, etc., avec carrosseries de grand luxe, au gré des clients. Garage modèle. Atelier de réparations. (1910)

A vendre :

DIETRICH, 24 HP, carrosserie couverte. Occ.
PANHARD-LEVASSOR, 18 HP, tonneau. Occ.
PANHARD-LEVASSOR, 20 HP, léger tonn. Occ.
C. G. V., 20 HP, tonneau. Neuve.
RENAULT, 10 HP, limousine. Occasion.
LANDAULET DE DION, 9 HP, 1904.
Vente — Achat — Echange.
E. Loste, 37, rue Brunel. Téléphone 555-43. (1911)

Renault Frères, neuve, 10 HP 1904, carrosserie tonneau de grand luxe, peinture rouge avec filets au prix défiant toute concurrence de 7.400 francs.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Renault Frères, 14 HP 1904, neuve, carrosserie tonneau rouge avec filets et pneus renforcés de 105 Michelin aux 4 roues au prix défiant toute concurrence de 12.500 francs.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Renault Frères, 14 HP 1904, neuve, carrosserie double phaéton de grand luxe, entrée latérale, pneus Michelin renforcés de 105 aux 4 roues au prix de 13.400 francs.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Panhard et Levassor, châssis et voitures 1904, 8, 10, 15, 18 et 24 HP. Livraison de suite à des prix très avantageux.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Quantité de voitures d'occasion Panhard et Levassor, Renault frères et autres marques en 6, 8, 10, 12, 14 et 15 HP. *Véritables occasions de bon marché.*
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine. (1912)

A vendre, Motos Peugeot, fourche élastique, état neuf, 2 ch. 3/4, 650 francs. 3 ch. 1/2, 750 francs. S'adresser à J. Lacroix, cycles à Marez (Jura). (1913)

L'Automobile-Club argentin désire recevoir catalogues et prix courants des fabricants et maisons de vente d'automobiles et industries accessoires. Les adresser à son président, M. Dalméra Varela, avenue Alvear, n° 1861, Buenos-Ayres (République Argentine). (1914)

Serpollet 12-20, dais, glaces, 95 à h., gagné 2 courses Ostende, 8.000 fr. Landrin, 76, rue d'Amsterdam. (1915)

CHASSES

A vendre, bois, chasse de 123 hect. avec terres et prés, le tout d'une contenance de 139 hectares, à 1 h. 1/2 de Paris, ligne de l'Est; le bois est à 100 mètres de la station. S'adresser à M. F. Prévost, 75, rue de la Victoire. (1916)

Joli fusil 16, chiens, canons 65, poudre S, presque neuf. Payé 300, cédé avec forte perte. Ecrire Hery, 67, rue Libergier, Reims. (1917)

DIVERS

Un Français sportsman serait reçu chez un c... taire anglais pour les 5 mois d'hiver pour la ... au renard, au fusil, la pêche, le golf, le box... tous les autres renseignements, écrire à Gilbert ... Hatherleigh Lodge, Abergavenny (Angleterre). (1...

TENNIS

Jeu de tennis ouvert de 7 heures du matin à ... res du soir, 148, rue de Vaugirard. (1...

VOYAGES

Chemins de fer du Nord et du South Ea... et Chatham. — *Paris à Londres en 7 heu...* Services rapides. Quotidiens, de la Malle. Dépa... Paris-Nord à 8 h. 30 *m.* — 9 h. 45 *m.* — 11 h. ... — 4 h. *s.* — 8 h. 40 *s.* — *Traversée maritime, e... une heure.* — Pour prix des places et renseigner... s'adresser à l'Agence de la Compagnie, 30, bou... des Italiens, ou à la gare du Nord. (...

Création et Restauration de Parcs et Jardins de tous ...
E. REDONT
ARCHITECTE-PAYSAGISTE — GRAND PRIX
61, rue Louis-Blanc, PARIS
Entreprise générale pour la France et l'Etra...
DE PLANTATIONS ET TERRASSEMENTS, CONSTRUCTIONS RUSTIQU... PONTS, ROCHERS, LACS, RIVIÈRES, CAPTATIONS ET CANALI... TIONS D'EAUX, DRAINAGES, TRANSPLANTATIONS AU CHARI...

L'Année Sportive Ill...

C'est ainsi que l'on peut appeler les colle... annuelles de la *Vie au Grand Air*, puisq... retracent fidèlement, par la plume et la photogr... l'histoire sportive internationale. Tout spor... digne de ce nom doit donc les avoir dans sa b... thèque.

Voici les prix de ces collections comprenan... cune en moyenne *4160 illustrations* en photogr... et *832 pages de texte :*

Année 1898 (excessivement rare), brochée : 50 f...
Années suivantes (de 1899 à 1903), broch... 15 francs.

Les mêmes, *reliées richement :* 3 francs en plu...
Expédition franco en France.

BARBE ET MOUSTACHES MAGNIF...
même à 15 ans avec l'Extrait Capillaire Végétal repouss' chev. et cils. 60.000 *attest.* Gde flac. 3f. Flac... Fl. essai 0f 75 fco timb. ou mdat. POUJADE, P. Chimte à Cardail...

AIDE DU CONFÉRENCIER
Service spécial de LOCATION de DIAPOSITIVES pour conférences scientifiques et mondaines
RADIGUET & MASSIOT 13 et 15, boul. des F... -du-Calvaire, PA...

LAIT DE VIOLETTES *Savon, Poudre, Crème, Essence*
GARANTI aux *FLEURS NATURELLES*, possédant les qu... requises pour la **BEAUTE** et la **FRAICHEUR** du TE...
Se méfier des Produits artificiels - SOCIETE HYGIENIQUE, Paris, et bons Parf...

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Pari — H.-L. Motti

Le Gérant : JARRIGE.